



**Leiden**

# Nota van beantwoording

## Ontwerpbesluiten K.31.1 en K.31.2

### **Inhoud**

A	Inleiding betaald parkeren	blz 2
B	Toelichting nota van beantwoording	blz 2
C	Beantwoordingstabel	blz 4
D	Bijlage 1 overzicht zienswijzen	blz 68

**Datum: 11 augustus 2015**

## **A. Inleiding uitbreiding betaald parkeren**

### **Invoering uitbreiding betaald parkeren**

In december 2014 heeft de gemeenteraad besloten om het betaald parkeren in Leiden uit te breiden naar de wijken rondom het centrum, de zogenaamde schilwijken (zone B). Het doel van de uitbreiding is de parkeeroverlast in de wijken terug te dringen en daardoor de leefbaarheid in de wijken te vergroten. Om te voorkomen dat parkeeroverlast verschuift naar naastgelegen straten of wijken, zoals gebeurde bij de invoering van de blauwe zones, is gekozen voor het begrenzen van het gebied met doorgaande wegen, spoorlijnen of waterwegen.

Het gebied wordt begrensd door de Slaaghsloot, Zijl, Rijn-Schiekanaal, Churchilllaan, Dr. Lelylaan, Plesmanlaan, Rijnsburgerweg, Wassenaarseweg en de gemeentegrens met Oegstgeest. Het Bio Science Park wordt uitgezonderd, omdat hier op dit moment geen parkeerplaatsen op de openbare weg zijn. Er komt geen betaald parkeren in de Merenwijk, Stevenshof, Hoge Mors, Boshuizen, Fortuinwijk, Roomburg, Meerburg en het Waardeiland.

### **Binnen- en buitenschil**

De schilwijken vormen één zone, namelijk zone B. Deze zone is onderverdeeld in zone B1 (binnenschil) en zone B2 (buitenschil). In zone B1 geldt betaald parkeren van maandag t/m zaterdag, in zone B2 van maandag t/m vrijdag. Bovendien kunnen bezoekers in de buitenschil (B2) de eerste twee uur voor € 0,10 per uur parkeren; daarna geldt het reguliere uurtarief van € 2,= per uur.

### **Opheffen blauwe zone**

In een aantal wijken rond het centrum zijn blauwe zones. Hier mogen bezoekers tot een maximum van twee uur gratis parkeren. Bewoners kunnen hier een parkeeronthefing aanschaffen. De blauwe zones worden vervangen door betaald parkeren en opgeheven bij daadwerkelijke invoering van betaald parkeren. Dit zal gefaseerd plaatsvinden.

## **B. Toelichting nota van beantwoording**

Dinsdag 28 april 2015 heeft het college van burgemeester en wethouders een ontwerp aanwijzingsbesluit (K31.1 en K31.2) en een ontwerp verkeersbesluit genomen. In de besluiten heeft het college de parkeer- en tariefzones met bijbehorende venstertijden (tijden waarbinnen betaald parkeren van kracht is) vastgesteld voor de invoering van betaald parkeren in de schilwijken. Aansluitend zijn de voorschriften vastgesteld voor het verlenen van alle soorten parkeervergunningen.

Tenslotte is met het ontwerp verkeersbesluit vastgesteld dat de blauwe zones worden opgeheven bij daadwerkelijke invoering van betaald parkeren, die gefaseerd zal plaatsvinden.

Belanghebbenden konden tot en met 17 juni 2015 reageren op bovengenoemde ontwerp besluiten.

Op het ontwerp verkeersbesluit 'opheffen blauwe zones' is geen zienswijze binnengekomen.

### **Leeswijzer**

De zienswijzen op de ontwerpbesluiten K.31.1 en K.31.2. zijn samengevat in de beantwoordingstabel welke bestaat uit de volgende zeven categorieën:

- I. Begrenzing & zonering
- II. Vergunningen, bezoekersregeling en tarieven
- III. Praktische zaken
- IV. Venstertijden
- V. Ondernemers/werknemers
- VI. Overig

In de beantwoordingstabel vindt u de binnengekomen opmerkingen die via de zienswijzen zijn ingebracht.

Per opmerking is de reactie van het college van burgemeester en wethouders weergegeven. In de meest rechterkolom staat of de reactie leidt tot een wijziging in het definitieve besluit.

### **Waar vind ik mijn zienswijze?**

In de bijlage (blz. 68) is een overzicht opgenomen van alle indieners van de zienswijzen. Daar kunt u vinden onder welk nummer uw beantwoording te vinden is. Sommige reacties betreft meerdere opmerkingen, dan wordt voor de beantwoording naar meerdere nummers verwezen.

### **Definities**

*(langparkerende) vreemdparkerders:*

Dit zijn parkeerders die geen (eind)bestemming hebben in het gebied, maar hier parkeren omdat het gratis/vrij is. Dit kunnen bijvoorbeeld forenzen zijn, zij parkeren de auto en reizen met de trein. Ook bewoners, bezoekers en werknemers die een bestemming hebben in het restrictiegebied (binnenstad en blauwe zones) maar niet willen betalen voor het parkeren of niet in aanmerking komen voor een vergunning of ontheffing kunnen vreemdparkerders zijn.

*Verdringingseffecten:*

Auto's die verplaatst worden naar gebieden die nog gratis/vrij zijn.

### **Vervolg van besluitvorming**

Als het aanwijzingsbesluit en verkeersbesluit definitief zijn vastgesteld door het college van burgemeester en wethouders, stelt de gemeenteraad in september 2015 de verordeningen, met de parkeertarieven, definitief vast.

De besluiten treden op 1 januari 2016 in werking.

**C. Beantwoordingstabel**

Nr	Samenvatting ingekomen reactie	Commentaar van het college	Gevolg voor het besluit
<b>I. Begrenzing &amp; zonering</b>			
1.	<p>Parkeerproblemen rondom de Zoeterwoudseweg worden veroorzaakt door de bedrijven en de sportschool. Invoering van betaald parkeren biedt geen oplossing, zeker niet bij de voorgestelde lage tarieven.</p>	<p><b>Algemeen:</b> Een te hoge parkeerdruk ontstaat wanneer de vraag naar parkeerplaatsen groter is dan het aanbod. In de gebieden waar het college parkeerregulering wil invoeren, parkeren - naast de eigen bewoners van de wijk - ook veel 'langparkerende vreemdparkerders'. Dit zijn parkeerders die geen (eind)bestemming hebben in het gebied, maar hier parkeren omdat het gratis/vrij is. Dit kunnen bijvoorbeeld forenzen zijn, die de auto parkeren en verder reizen met de trein of bewoners, bezoekers en werknemers die een bestemming hebben in het restrictiegebied (binnenstad en blauwe zones) maar niet willen betalen voor het parkeren of niet in aanmerking komen voor een vergunning of ontheffing. Bezoekers en werknemers van bedrijven binnen het gebied zelf dienen primair op het eigen terrein te parkeren. Parkeren zij in de openbare ruimte dan zijn zij in feite ook vreemdparkerders. Doel van de invoering van parkeerregulering is nu juist om deze langparkerende vreemdparkerders te weren.</p> <p><b>Specifiek:</b> In de wijk Cronestein wordt veel geparkeerd door bezoekers en werknemers van de ROC en bedrijven die gevestigd zijn in de blauwe zone of aan de Zoeterwoudseweg. Door de invoering van betaald parkeren en het beperkt beschikbaar stellen van werknemersvergunningen per bedrijf en per gebied, zullen deze parkeerders grotendeels verdwijnen en komt er meer ruimte voor bewoners. De bezoekers van de sportschool en het bedrijventerrein dienen gebruik te maken van het eigen parkeerterreinen. Door de invoering van betaald parkeren wordt dit gestimuleerd. Werknemers parkeren wordt gefaciliteerd met een werknemersvergunning. Het merendeel van de werknemers dient daarmee op specifieke locaties te parkeren, waardoor een hoge parkeerdruk in woonwijken voorkomen wordt.</p>	Geen
2.	<p>Bij de invoering van betaald parkeren zal het private parkeerterrein van de sportschool bij de Zoeterwoudseweg afgesloten worden voor bewoners, waardoor de parkeerdruk toeneemt.</p>	<p>Dit parkeerterrein is primair bedoeld voor bezoekers en werknemers van de sportschool en niet voor bewoners. Door de invoering van betaald parkeren zal de parkeerdruk dalen en komt er meer ruimte voor bewoners in de wijk.</p>	Geen
3.	<p>Welk regime gaat gelden aan de Leidse zijde van de Warmonderweg?</p>	<p>Hier zal betaald parkeren ingevoerd worden van maandag tot en met vrijdag van 9.00 – 19.30 uur.</p>	Geen
4.	<p>Op de Meijerskade (zone B) is geen parkeeroverlast. Wij verzoeken dan ook</p>	<p><b>Algemeen:</b> Op basis van ervaringen uit de pilot blauwe zone</p>	Geen

	hier geen betaald parkeren in te voeren.	<p>is gebleken dat bij het hanteren van 'zachte' grenzen, de parkeerdruk verschuift naar niet-gereguleerde straten c.q. gebieden. Dit wil de gemeente voorkomen en daarom is bij de begrenzing van het nieuwe reguleringsgebied aansluiting gezocht bij natuurlijke/fysieke barrières, zoals een kanaal, spoorlijn of grote doorgaande weg. Binnen dit aangewezen gebied bevinden zich ook straten waar bewoners (nog) geen parkeeroverlast ervaren of vallen er straten buiten waar door bewoners juist wel een te hoge parkeerdruk ervaren wordt. Door te kiezen voor duidelijke grenzen en een eenduidig parkeerregime (zones, tijden en tarieven) worden verdere verdringingseffecten (auto's die verplaatst worden naar gebieden die nog gratis/vrij zijn) tegengegaan en wordt de parkeersituatie op straat overzichtelijk gehouden voor gebruikers en handhavers.</p> <p><b>Specifiek:</b> In de omgeving van de Meijerskade is reeds een hoge parkeerdruk geconstateerd en hierover ontvangt de gemeente al jaren klachten. Het niet opnemen van de Meijerskade in het betaalde regime heeft als gevolg dat deze straat vol zal komen te staan met vreemdparkerders.</p>	
5.	Er is geen parkeeroverlast in zone B1, waar eerder al tegen onze zin een blauwe zone is ingevoerd.	<p><b>Algemeen</b> Al jaren ontvangt de gemeente klachten van bewoners uit de schilwijken over een te hoge parkeerdruk. Dit wordt ondersteund door tellingen. De parkeerdruk is echter niet evenredig verdeeld over een wijk en kan per straat verschillen. Op basis van ervaringen uit de pilot blauwe zone is gebleken dat bij het hanteren van 'zachte' grenzen, de parkeerdruk verschuift naar niet-gereguleerde straten c.q. gebieden. Dit wil de gemeente voorkomen en daarom is bij de begrenzing van het nieuwe reguleringsgebied aansluiting gezocht bij natuurlijke/fysieke barrières, zoals een kanaal, spoorlijn of grote doorgaande weg. Het is inherent aan het trekken van een grens dat er straten binnen kunnen vallen waar bewoners (nog) geen parkeeroverlast ervaren of straten buiten vallen waar juist wel een te hoge parkeerdruk ervaren wordt. Door het reguleren van grote aaneengesloten gebieden met eenzelfde regime worden verdere verdringingseffecten (auto's die verplaatst worden naar gebieden die nog gratis/vrij zijn) tegengegaan en wordt de parkeersituatie op straat overzichtelijk gehouden voor gebruikers en handhavers.</p> <p>Ook bij de invoering van de blauwe zone was de parkeerdruk niet in elke straat even hoog. Na de invoering heeft de gemeente veel positieve reacties ontvangen van bewoners in de blauwe zones. Uit de tellingen bleek dat er geen sprake meer was van overlast.</p>	Geen
6.	Er is geen parkeeroverlast in De Mors. Het	<b>Algemeen:</b>	Geen

	verzoek is dan ook om het plan aan te passen.	Zie 5 <b>Specifiek:</b> Het niet invoeren van betaald parkeren in De Mors – waar het in veel straten (grenzend aan de blauwe zone) al druk is - zal naar onze verwachting leiden tot nog meer vreemdparkerders in de wijk dan nu het geval is.	
7.	Hoe wordt omgegaan met het verstrekken van parkeervergunningen bij de bedrijfswoningen aan de Rooseveltstraat, zodat klanten en bewoners kunnen parkeren?	In de Rooseveltstraat wordt ook betaald parkeren ingevoerd. Dit houdt in dat klanten moeten betalen voor het parkeren. De Rooseveltstraat valt in zone B2. Dit houdt in dat klanten hier € 0,10 per uur betalen voor de eerste 120 minuten parkeren. Bewoners van de bedrijfswoningen kunnen een bewonersvergunning aanvragen. Ondernemers in het bedrijfsdeel komen in aanmerking voor vergunningen die ook voor andere bedrijven gelden.	Geen
8.	In de Leidsestraat (Oegstgeest) is nu al regelmatig parkeeroverlast door winkeland publiek in de Kempenaerstraat en treinreizigers vanuit Leiden. Wij vrezen dat dit met de veranderingen in het parkeerbeleid nog gaat verergeren. Op welke wijze wordt rekening gehouden met deze problematiek?	De gemeente Leiden kan alleen het parkeren binnen de gemeentegrenzen reguleren. Naar aanleiding van de eerste consultatieronde over de uitbreiding betaald parkeren heeft de gemeente een en ander gewijzigd in de tarifiering en reguleringstijden in het gebied grenzend aan Oegstgeest. Daardoor én gelet op de grote afstand tot het Centraal Station, de lage tarieven voor bewoners- en werknemersvergunningen, de mogelijkheid tot aanschaf van een bezoekersvergunning en –kraskaarten en het lage tarief van € 0,10 per uur voor de eerste 120 minuten parkeren, verwachten wij dat er geen verdringingseffecten (auto's die verplaatst worden naar gebieden die nog gratis/vrij zijn) in Oegstgeest plaats zullen vinden vanuit Leiden. De ontwikkeling van de parkeerdruk binnen en buiten het reguleringsgebied wordt uitgebreid gemonitord. Hiertoe wordt een plan van aanpak opgesteld welke in het najaar van 2015 door BenW wordt vastgesteld. Mochten er problemen ontstaan, dan zullen wij in overleg treden met de gemeente Oegstgeest om te zien welke oplossingsrichtingen denkbaar zijn. Met de gemeente Oegstgeest worden procesafspraken gemaakt.	Geen
9.	Gezien de ligging van het nieuwbouwproject te Vreewijk naast parkeerterrein Haagweg verwachten we veel overlast buiten de venstertijden wanneer dit tot zone B1 behoort. Het verzoek is dan ook of het mogelijk is te Vreewijk te beschouwen als enclave van Zone A, waardoor de venstertijden gelijk zijn aan het centrum.	De uitgangspunten voor de grenzen van zones A en B zijn in december 2014 door de gemeenteraad vastgesteld. Zone A betreft het gebied binnen de singels en de stationsomgeving. Alle wijken rondom de binnenstad vallen in zone B1. Uitzonderingen (zoals de benoemde enclave) binnen een gebied is niet wenselijk. Dit schept een precedent, zorgt voor extra parkeeroverlast in omliggende straten (verdringingseffecten)/gebieden en creëert een onduidelijke situatie voor gebruikers en handhavers. Naar aanleiding van vele verzoeken tijdens de eerste consultatieronde in september 2014, heeft het college ervoor gekozen de reguleringstijden en –dagen in de schilwijken minder ruim te nemen	Geen

		<p>dan in het huidige reguleringsgebied. Door de reguleringstijd te vervroegen naar 19.30 uur en de zondag (en zaterdag in B2) vrij te geven, wordt het onder andere makkelijker voor bewoners om bezoek te ontvangen.</p> <p>Ander voordeel van zone B is dat de tarieven voor bewonersvergunningen lager liggen dan in de binnenstad. De verwachting is dat met de gekozen reguleringsdagen en -tijden per zone de parkeerdruk omlaag gaat. Ná invoering van parkeerregulering wordt de parkeerdruk in de gehele stad gemonitord. Hiertoe wordt een plan van aanpak opgesteld welke in het najaar van 2015 door BenW wordt vastgesteld. Mocht blijken dat de parkeerdruk in de avonden of op vrije weekenddagen in een wijk onacceptabel hoog is (geworden), dan kan het college overwegen de reguleringstijden/-dagen te verruimen. In overleg met de reeds opgerichte klankbordgroep worden hierover procesafspraken gemaakt.</p>	
<b>10.</b>	<p>In de wijk Haagwegkwartier Noord wordt op zaterdag een enorm hoge parkeerdruk ervaren, veroorzaakt door met name vreemdparkerders. Deze dag wordt vooralsnog niet meegenomen in de venstertijden van de buitenschil B2. Om de uitbreiding betaald parkeren een positief effect te laten hebben is het belangrijk dat hier ook op zaterdag restrictie wordt ingevoerd. Daarom het verzoek om Haagwegkwartier Noord alsnog in te delen in de Zone B1 (binnenschil) met de parkeerrestrictie van maandag tot en met zaterdag. De situatie hier is vergelijkbaar met Transvaal 2, die wel onder de Zone B1 valt. De afstand tot het centrum is te klein om centrumbezoekers te motiveren hun auto te parkeren op de daarvoor gebouwde Morspoortgarage dan wel het Haagwegparkeerterrein.</p> <p>De wijk Haagwegkwartier Noord grenst aan het Haagwegparkeerterrein waar altijd voor parkeren betaald dient te worden. Hierdoor staan veel auto's in de wijk, waar het gratis parkeren is. Dit is een extra motivatie om deze wijk bij Zone B1 te trekken.</p>	<p><b>Algemeen</b></p> <p>Naar aanleiding van vele verzoeken tijdens de eerste consultatieronde in september 2014 heeft het college ervoor gekozen om de reguleringstijden en –dagen in de schilwijken minder ruim te nemen dan in het huidige reguleringsgebied en een onderscheid te maken binnen zone B in B1 en B2.</p> <p>In het huidige restrictiegebied geldt betaald parkeren van maandag tot en met zaterdag van 9.00 - 21.00 uur en op zondag van 13.00 – 21.00 uur. Dit beleid blijft gelden in de binnenstad en stationsomgeving. In de nieuw toe te voegen reguleringsgebieden (inclusief Vreewijk, Transvaal I en Maredijkbuurt) gaat betaald parkeren gelden van maandag tot en met zaterdag van 9.00 – 19.30 uur in zone B1 en van maandag tot en met vrijdag van 9.00 – 19.30 uur in zone B2. Door de reguleringstijd te vervroegen naar 19.30 uur en de zondag (en zaterdag in B2) vrij te geven, wordt het onder andere makkelijker voor bewoners om bezoek te ontvangen. Ander voordeel van zone B is dat de tarieven voor bewonersvergunningen lager liggen dan in de binnenstad.</p> <p><b>Specifiek</b></p> <p>Gezien bovengenoemde voordelen en de ligging aan de westzijde van het spoor heeft het college ervoor gekozen om Haagwegkwartier Noord vooralsnog in zone B2 te plaatsen. De gemeente is op de hoogte van de huidige parkeerdruk, maar verwacht dat met de gekozen reguleringsdagen en -tijden per zone de parkeerdruk omlaag gaat. Ná invoering van parkeerregulering wordt de parkeerdruk in de gehele stad gemonitord en wordt ook gekeken naar Haagwegkwartier Noord.. Mocht blijken dat de bezettingsgraad in de avonden of op vrije weekenddagen in de wijk onacceptabel hoog is (geworden), dan kan het college overwegen de reguleringstijden/-dagen te verruimen. In overleg met de reeds opgerichte</p>	Geen

		klankbordgroep worden hierover procesafspraken gemaakt.	
11.	Sinds de invoering van de Blauwe Zone aan de Lammenschansweg is de parkeeroverlast hier verdwenen. Met de invoering van betaald parkeren kan een grote groep hier weer vrijelijk parkeren, aangezien de uit te geven vergunningen geldig zijn in alle zones buiten het centrumgebied. Hierdoor is het risico groot dat hier opnieuw parkeeroverlast ontstaat.	Het college heeft er voor gekozen om zone B (1 en 2) niet onder te verdelen in kleinere zones waarbinnen alleen door de eigen bewoners geparkeerd kan worden. Dit is conform het beleid in de binnenstad, waar de zones ook zijn opgeheven. In de binnenstad heeft het opheffen van de zones niet geleid tot extra verkeersbewegingen of een noemenswaardige verhoging van de parkeerdruk in bepaalde straten/gebieden. De verwachting is dat het niet hanteren van zones binnen de schilwijken (zone B) ook niet tot problemen zal leiden en er geen parkeeroverlast ontstaat bij de Lammenschansweg. Door middel van tellingen na de invoering, wordt de ontwikkeling van parkeerdruk goed gemonitord. Hiertoe wordt een plan van aanpak opgesteld welke in het najaar van 2015 door BenW wordt vastgesteld. Daarnaast worden de effecten van de uitbreiding met de opgerichte klankbordgroep geëvalueerd. Mochten er in gebieden onvoorziene problemen ontstaan, dan kan het college overwegen om het beleid aan te passen.	Geen
12.	De parkeeroverlast aan de Hugo de Vriesstraat wordt niet veroorzaakt door buitenstaanders. Op doordeweekse dagen tussen 9 uur en 17 uur zijn er namelijk voldoende vrije parkeerplaatsen in de straten, maar vanaf 17 uur beginnen de straten vol te lopen met auto's van bewoners die thuis komen van hun werk. Het invoeren van een parkeervergunning gaat dan ook niet helpen om de parkeeroverlast terug te dringen, want het zijn namelijk de bewoners zelf die hier voor de parkeeroverlast zorgen. Bewoners moeten straks dus voor een vergunning gaan betalen, terwijl de parkeerdruk hierdoor in de avond of in het weekend niet zal afnemen.	Al jaren ontvangt de gemeente klachten van bewoners uit de schilwijken over een te hoge parkeerdruk. Ook bewoners rondom station Lammenschans ervoeren een hoge parkeerdruk door met name forenzen. Dit wordt ondersteund door tellingen. Door de invoering van parkeerregulering zullen deze vreemdparkerders verdwijnen en komt er meer ruimte voor bewoners. In de gebieden waar de parkeerdruk - ná de invoering van parkeerregulering - nog onacceptabel hoog is vanwege bewoners parkeren, zal de gemeente zoeken naar mogelijkheden om extra parkeerplaatsen aan te leggen. Voor locaties waarvan het college nu voorziet dat de parkeerdruk mogelijk niet afdoende afneemt door de invoering, wordt op voorhand geïnteriseerd of er mogelijkheden zijn tot uitbreiding van het parkeerareaal. Pas na de invoering is duidelijk waar een daadwerkelijk tekort is en zal het college waar nodig en mogelijk actie ondernemen	Geen
13.	Petitie tegen het invoeren van betaald parkeren in het Noordoostelijk deel van Leiden-Noord, aangezien hier geen parkeerdruk is vanuit de binnenstad. De grens zou getrokken moeten worden bij de Willem de Zwijgerlaan/Kooilaan in plaats van de Slaagh- of Stinksloot. Dit is een drukke weg, die goed als grens kan fungeren.	<b>Algemeen:</b> Zie 5 <b>Specifiek:</b> Wanneer in de Kooi geen parkeerregulering ingevoerd wordt, gaan de 'langparkerende vreemdparkerders' hier hun auto('s) zetten. De bewoners van de Kooi zouden dan meer overlast ervaren. Dit is niet wenselijk. Dit verdringsrisico is ook ten noorden van de Willem de Zwijgerlaan aanwezig omdat de afstand tot het centrum beperkt is.	Geen
14.	Petitie tegen het invoeren van betaald parkeren in het Noordoostelijk deel van	In de afgelopen jaren heeft de gemeente ervaring opgedaan met de effecten van de invoering van	Geen



	<p>Leiden-Noord, aangezien hier geen parkeerdruk is vanuit de binnenstad. Er ligt een raadsbesluit om de eerste tien jaar na oplevering van het Kooiplein geen betaald parkeren in de omgeving in te voeren.</p>	<p>parkeerregulering (blauwe zones). Gezien het verdringingseffect is het noodzakelijk om de grenzen te koppelen aan natuurlijke/ fysieke barrières.</p> <p>Op basis van voortschrijdend inzicht heeft de raad besloten om af te wijken van het eerdere besluit en De Kooi wel te reguleren. Wanneer in de Kooi geen parkeerregulering ingevoerd zou worden, zouden de 'langparkerende vreemdparkerers' namelijk hier hun auto('s) gaan parkeren. De bewoners van de Kooi zouden dan meer overlast ervaren. Dit is niet wenselijk.</p> <p>Zie ook 13</p>	
15.	<p>Betaald parkeren is een veel te zwaar middel voor een klein probleem. Als in de Professoren- en Burgemeesterswijk alleen op de Zoeterwoudesingel bewoners parkeren wordt ingevoerd, resteert er geen enkel nijpend parkeerprobleemgebied.</p>	<p><b>Algemeen:</b> In de gebieden waar het college parkeerregulering wil invoeren, parkeren - naast de eigen bewoners van de wijk - ook veel 'langparkerende vreemdparkerers'. Dit zijn parkeerders die geen (eind)bestemming hebben in het gebied, maar hier parkeren omdat het gratis/vrij is. Dit kunnen bijvoorbeeld forenzen zijn, die de auto parkeren en verder reizen met de trein of bewoners, bezoekers en werknemers die een bestemming hebben in het restrictiegebied (binnenstad en blauwe zones) maar niet willen betalen voor het parkeren of niet in aanmerking komen voor een vergunning of ontheffing. Door de invoering van parkeerregulering zullen deze vreemdparkerers verdwijnen en komt er meer ruimte voor bewoners.</p> <p><b>Specifiek:</b> Alleen betaald parkeren op de Zoeterwoudsesingel invoeren, is niet afdoende. Vreemdparkerers gaan dan in omliggende straten staan, zoals we bij de invoering van de blauwe zone hebben gezien.</p>	Geen
16.	<p>Op de (bestaande) parkeerplaatsen bij het Station Lammenschansplein zouden treinreizigers hun auto voor langere tijd moeten kunnen parkeren (maximaal 48 uur), tegen een uur- en een dagtarief dat in lijn is met de ter plekke geldende tarieven. Komt hier geen P&amp;R-regeling, dan blijven veel van de parkeerplaatsen onbezet. Het faciliteren van parkeren bij stations draagt bij aan de doelstelling van minder autoverkeer, en niet iedereen kan of wil op de fiets naar het station, terwijl de OV-verbinding met Lammenschans vanuit bijvoorbeeld Leiderdorp maar ook vanuit andere gebieden ontoereikend is. Het gaat om parkeerplaatsen die juist bedoeld waren voor treinreizigers. Aangezien deze plekken nu, sinds de invoering van de blauwe zone, meestal ongebruikt zijn, voorzien ze kennelijk niet in de parkeerbehoefte van de omwonenden.</p>	<p>De parkeerplaatsen bij Station Lammenschans zijn voor iedereen toegankelijk. Hier kan tegen een uur- en dagtarief geparkeerd worden of met een vergunning. De tarieven zijn hetzelfde als in de rest van de zone.</p> <p>De bedoelde plekken zijn niet specifiek aangewezen voor forenzen en er zijn geen P+R-terreinen bij de NS-stations in Leiden. De gemeente heeft geen voornemen om het voor- en natransport per auto bij stations te faciliteren; daar zijn het openbaar vervoer of de fiets voor. De fiets vormt een belangrijke schakel in de vervoersketen. Daarom zijn er in 2009 bijna 500 fietsenrekken geplaatst bij station Lammenschans. Daarnaast doen meerdere OV-bussen het station aan.</p>	Geen

17.	<p>Naar aanleiding van het bericht van de Rekenkamer van Rotterdam: hoe verhoudt de parkeerdruk in de wijken waar nu betaald parkeren wordt ingevoerd zich met de in deze wijken geldende parkeernormen (aantal parkeerplaatsen in relatie tot het aantal woningen)? Met andere woorden, kunt u aangeven in welke wijken / gebieden betaald parkeren wordt ingevoerd, zonder dat de parkeerproblematiek dit rechtvaardigt?</p>	<p>Parkeernormen worden toegepast om de parkeerbehoefte bij nieuwbouw of functiewijziging van een gebouw vast te stellen. De normen worden niet toegepast voor bestaande situaties. Leiden heeft geen specifiek parkeerdrukpercentage vastgesteld voor de invoering van parkeerregulering. Deze percentages zijn arbitrair en afhankelijk van de reikwijdte waarover een percentage wordt gemeten.</p> <p>In Leiden worden voor bestaande situaties tellingen gehouden om de parkeerbehoefte vast te stellen.</p> <p>Al jaren ontvangt de gemeente klachten van bewoners uit de schilwijken over een te hoge parkeerdruk. Dit wordt ondersteund door de tellingen.</p> <p>In de gebieden waar het college parkeerregulering wil in voeren, parkeren - naast de eigen bewoners van de wijk - ook veel 'langparkerende vreemdparkerders'. Danwel is in de betreffende gebieden op basis van de gemeten effecten uit de blauwe zone te verwachten dat de parkeerdruk toeneemt door 'langparkerende vreemdparkerders', indien deze gebieden niet binnen de gereguleerde zone worden opgenomen.</p> <p>'Langparkerende vreemdparkerders' zijn parkeerders die geen (eind)bestemming hebben in het gebied, maar hier parkeren omdat het gratis/vrij is. Dit kunnen bijvoorbeeld forenzen zijn, die de auto parkeren en verder reizen met de trein of bewoners, bezoekers en werknemers die een bestemming hebben in het restrictiegebied (binnenstad en blauwe zones) maar niet willen betalen voor het parkeren of niet in aanmerking komen voor een vergunning of ontheffing. Door de invoering van parkeerregulering zullen deze langparkerende vreemdparkerders verdwijnen en komt er meer ruimte voor bewoners.</p> <p>Bij de begrenzing van het reguleringsgebied wordt aansluiting gezocht bij natuurlijke/fysieke barrières, zoals een kanaal, spoorlijn of grote doorgaande weg. Binnen dit aangewezen gebied bevinden zich ook straten waar bewoners (nog) geen parkeeroverlast ervaren of vallen er straten buiten waar door bewoners juist wel een te hoge parkeerdruk ervaren wordt. Door te kiezen voor duidelijke grenzen en een eenduidig parkeerregime (zones, tijden en tarieven) worden verdere verdringingseffecten (auto's die verplaatst worden naar gebieden die nog gratis/vrij zijn) tegengegaan en de parkeersituatie op straat overzichtelijk gehouden voor gebruikers en handhavers.</p> <p>Dat er verdringingseffecten optreden bij de invoering van regulering in (delen van) wijken, heeft het experiment met de blauwe zones aangetoond. De gebieden waar regulering ingevoerd wordt, zijn dan ook zorgvuldig</p>	Geen
-----	--	---	------

<p>18.</p>	<p>In Oegstgeest wordt overlast verwacht voor de bewoners van Oegstgeest aan de Warmonderweg door de uitbreiding van het betaald parkeren in Leiden, ook bij een dubbeltjestarief voor het eerste en tweede uur en een wijziging van de venstertijden. Eén woning heeft geen eigen parkeergelegenheid en kan deze ook niet realiseren; de bewoners worden gedwongen hun voertuig(en) op grote afstand te parkeren. De overige woningen (tussen de Leidsestraatweg en de Kempenerstraat) hebben de beschikking over parkeergelegenheid op eigen terrein, dit zal echter in de meeste situaties niet afdoende zijn voor bezoek(ers). Het verzoek is om de grens van het betaald parkeren niet op de gemeentegrens te leggen, maar te verschuiven naar het oosten, bijvoorbeeld naar de Houtlaan, waar nu de Blauwe Zone eindigt.</p>	<p>aangewezen.</p> <p><b>Algemeen:</b> Naar aanleiding van de eerste consultatieronde over de uitbreiding betaald parkeren heeft de gemeente een en ander gewijzigd in de tarieven en reguleringstijden in het gebied grenzend aan Oegstgeest. Daardoor én gelet op de grote afstand tot het Centraal Station, de lage tarieven voor bewoners- en werknemersvergunningen, de mogelijkheid tot aanschaf van een bezoekersvergunning en –kraskaarten en het lage tarief van € 0,10 per uur voor de eerste 120 minuten parkeren, verwachten wij dat er geen verdringingseffecten (auto's die verplaatst worden naar gebieden die nog gratis/vrij zijn) in Oegstgeest plaats zullen vinden vanuit Leiden. De grens van het reguleringsgebied wordt derhalve niet verlegd. De ontwikkeling van de parkeerdruk binnen en buiten het reguleringsgebied wordt uitgebreid gemonitord. Hiertoe wordt een plan van aanpak opgesteld welke in het najaar van 2015 door BenW wordt vastgesteld. Mochten er problemen ontstaan, dan zullen wij in overleg treden met de gemeente Oegstgeest om te zien welke oplossingsrichtingen denkbaar zijn. Met de gemeente Oegstgeest worden procesafspraken gemaakt.</p> <p><b>Specifiek:</b> Ten aanzien van de betreffende woning zonder parkeergelegenheid op eigen terrein, is het college van plan om bij apart collegebesluit aan deze woning één bewonersvergunning toe te kennen. Net als in Oegstgeest wordt in Leiden parkeergelegenheid op eigen terrein gestimuleerd en komen de woningen aan de Warmonderweg ( op één na) niet in aanmerking voor een vergunning. Met het aanpassen van de tarieven en venstertijden, ziet de gemeente geen noodzaak de bewoners ook een bezoekersvergunning te verstrekken.</p>	<p>Geen</p>
<p>19.</p>	<p>In Oegstgeest wordt overlast verwacht door de uitbreiding van het betaald parkeren in Leiden, ook bij een dubbeltjestarief voor het eerste en tweede uur en een wijziging van de venstertijden. Doordat de grens van het betaald parkeren op de gemeentegrens wordt gelegd worden naar verwachting voertuigen die nu in Leiden staan geparkeerd straks in Oegstgeest geparkeerd. Dit omdat gratis parkeren gunstiger is dan € 0,10 voor het eerste en tweede uur en € 2,00 per uur daarna (met een maximum van € 12,80 per dag). Zeker voor langparkeerders wordt het aantrekkelijk om (gratis) in Oegstgeest, buiten de Blauwe Zone te parkeren. Er wordt dan ook een verschuiving van geparkeerde auto's uit Leiden naar</p>	<p>zie 18</p>	<p>Geen</p>

	<p>Oegstgeest verwacht, waardoor hier dan ook de overlast en parkeerdruk zullen toenemen.</p> <p>Het verzoek is om de grens van het betaald parkeren niet op de gemeentegrens te leggen, maar te verschuiven naar het oosten, bijvoorbeeld naar de Houtlaan, waar nu de Blauwe Zone eindigt.</p>		
20.	<p>De redengeving voor het wijzigen van het parkeerbeleid is het wegnemen van de huidige parkeerdruk c.q. de huidige parkeerproblemen. Deze motivering geldt niet voor de Raadsliedenbuurt, de Vogelwijk en de Rijnsburgerweg en daarmee ook niet voor de Leidse zijde van de Warmonderweg. Om deze reden zou het aanwijzingsbesluit in zijn huidige vorm niet moeten worden ingevoerd.</p>	<p><b>Algemeen:</b> Zie 5</p> <p><b>Specifiek:</b> De gemeenteraad heeft gekozen voor 'harde begrenzing' van het gebied waar betaald parkeren geldt. De gemeentegrens (Warmonderweg) vormt, net als een kanaal, doorgaande weg of spoor, een harde begrenzing. Deze wordt dan ook gehanteerd als begrenzing van het reguleringsgebied. Na de invoering van de blauwe zone in het Houtkwartier ontvangt de gemeente klachten van bewoners uit de Vogelwijk en Raadsliedenbuurt over een toename van de parkeerdruk. Dit wordt ondersteund door tellingen. Wanneer er in genoemde wijken geen parkeerregulering ingevoerd zou worden, zouden de 'langparkerende vreemdparkerders' hier hun auto('s) gaan stallen. De bewoners zouden dan (nog) meer overlast ervaren. Dit is niet wenselijk.</p>	Geen
21.	<p>In de Rooseveltstraat gaat het parkeren op dit moment goed. Invoering van betaald parkeren aldaar is dan ook onnodig.</p>	<p><b>Algemeen:</b> Op basis van ervaringen uit de pilot blauwe zone, is gebleken dat bij het hanteren van 'zachte' grenzen, de parkeerdruk verschuift naar niet-gereguleerde straten c.q. gebieden. Dit wil de gemeente voorkomen en daarom is bij de begrenzing van het nieuwe reguleringsgebied aansluiting gezocht bij natuurlijke/fysieke barrières, zoals een kanaal, spoorlijn of grote doorgaande weg. Binnen dit aangewezen gebied bevinden zich ook straten waar bewoners (nog) geen parkeeroverlast ervaren of vallen er straten buiten waar door bewoners juist wel een te hoge parkeerdruk ervaren wordt. Door te kiezen voor duidelijke grenzen en een eenduidig parkeerregime (zones, tijden en tarieven) worden verdere verdringingseffecten (auto's die verplaatst worden naar gebieden die nog gratis/vrij zijn) tegengegaan en de parkeersituatie op straat overzichtelijk gehouden voor gebruikers en handhavers.</p> <p><b>Specifiek:</b> In delen van Leiden-Zuidwest is al een hoge parkeerdruk geconstateerd en hierover ontvangt de gemeente al jaren klachten. Het niet opnemen van de Rooseveltstraat in het betaalde regime heeft als gevolg dat deze straat vol komt te staan met 'langparkerende vreemdparkerders'. Hierdoor komt er minder ruimte voor de eigen werknemers en bezoekers van de bedrijven aan de Rooseveltstraat. Dit is niet wenselijk.</p>	Geen
22.	<p>Door de invoering van betaald parkeren in met name de Burgemeester- en</p>	<p>Parkeerregulering in de zuidelijke schilwijken wordt ingevoerd om 'langparkerende</p>	Geen

	<p>Professorenwijk en de Rijndijkbuurt, wordt de parkeerdruk op de wijken Roomburg, Meerburg en met name Waardeiland inclusief de Hoge Rijndijk vanaf de Wilhelminabrug en het Utrechtse Jaagpad nog verder verhoogd. Op het Waardeiland is de parkeerdruk al heel erg hoog door het parkeren van Hoge Rijndijk- en Utrechtse Jaagpad-bewoners en botenbezitters gelegen in de Jachthaven op het eiland en bezoekers aan het café/de bar/het terras van deze jachthaven.</p> <p>Dit leidt in toenemende mate tot ernstige verstoring van het leefgenot van de belanghebbende bewoners. Hierbij dan ook het verzoek om het betaald parkeren uit te breiden naar het Waardeiland.</p>	<p>vreemdparkerders' te weren. Dit zijn parkeerders die geen (eind)bestemming hebben in het gebied, maar hier parkeren omdat het gratis/vrij is. Dit kunnen bijvoorbeeld forenzen zijn, die de auto parkeren en verder reizen met de trein of bewoners, bezoekers en werknemers die een bestemming hebben in het restrictiegebied (binnenstad en blauwe zones) maar niet willen betalen voor het parkeren of niet in aanmerking komen voor een vergunning of ontheffing. Door de grens van het reguleringsgebied bij de Kanaalweg te leggen, wordt de maximale loopafstand tot de binnenstad bereikt. Wij verwachten met deze begrenzing dan ook geen verdere verdringingseffecten richting Roomburg of het Waardeiland. Uit de tellingen van september volgt geen onwenselijk hoge parkeerdruk, waardoor de gemeente geen noodzaak ziet om het Waardeiland mee te nemen in de regulering. De ontwikkeling van de parkeerdruk, zowel binnen als buiten het reguleringsgebied, zal goed gemonitord worden. Hiertoe wordt een plan van aanpak opgesteld welke in het najaar van 2015 door BenW wordt vastgesteld. Mocht blijken dat de parkeerdruk in wijken grenzend aan het reguleringsgebied onacceptabel hoog is geworden, zal het college kijken naar passende maatregelen. Met de klankbordgroep worden procesafspraken gemaakt over hoe te handelen bij onvoorziene, negatieve, effecten.</p>	
<b>23.</b>	<p>Tegen voorgestelde wijziging omtrent het parkeerbeleid in Transvaal I. Er zijn in het verleden veel parkeerplaatsen verdwenen om te vergroenen. Op dit moment functioneert het vergunning parkeren redelijk goed en de wijk ziet er netter uit door onder andere de plaatsing van fietsenrekken. Wanneer de wijk tot Zone B gaat behoren, zal de overlast met langparkeerders weer toenemen. Iedereen kan hier weer parkeren en de wijk gaat ook weer gebruikt worden als P&amp;R-locatie, aangezien er zo dicht bij het station gratis geparkeerd kan worden door alle vergunninghouders. Na 3 jaar praten zijn we dan weer terug bij af. Dit kan opgelost worden door Transvaal I bij Zone A in te delen.</p>	<p>Het college heeft ervoor gekozen om alleen het gebied binnen de singels en de stationsomgeving in zone A op te nemen. Alle andere wijken vallen in zone B en hebben nagenoeg hetzelfde regime. Enig onderscheid is dat de wijken in de binnenring (zone B1) ook op zaterdag regulering hebben en geen starttarief van € 0,10 per uur voor de eerste 120 minuten parkeren. Het opheffen van de zonering in de binnenstad heeft aangetoond dat er niet of nauwelijks sprake is van een toename van het aantal korte afstandsritten. We verwachten niet dat zone B bewoners Transvaal 1 als P&amp;R locatie gaan gebruiken. De ontwikkeling van de parkeerdruk zal goed gemonitord worden. Hiertoe wordt een plan van aanpak opgesteld welke in het najaar van 2015 door BenW wordt vastgesteld. Mocht blijken dat de parkeerdruk in Transvaal I onacceptabel hoog is geworden, zal het college kijken naar passende maatregelen. Met de klankbordgroep worden procesafspraken gemaakt over hoe te handelen bij onvoorziene, negatieve, effecten.</p>	Geen
<b>24.</b>	<p>Het Van Vollenhovenplein valt onder Zone B1 met betaald parkeren van maandag tot en met zaterdag van 9.00-19.30 uur. Er is echter met name een grote parkeerdruk in de avonden 17.00-20.00 uur omdat mensen vanuit de nieuwe wijk Roomburg hier gaan staan. Voor de komst van deze</p>	<p>Zone A betreft alleen het gebied binnen de singels en de stationsomgeving. Alle wijken rondom de binnenstad vallen in zone B1. Uitzonderingen (zoals voor het Van Vollenhovenplein) maken binnen een gebied is niet wenselijk. Dit schept een precedent, zorgt voor verdringingseffecten in omliggende straten en creëert een onduidelijke</p>	Geen

	<p>wijk was er geen parkeerprobleem. Wij vinden het zeer bezwaarlijk dat wij moeten betalen voor een probleem dat de bewoners van de nieuwe wijk veroorzaken terwijl zij zelf buiten de zone vallen. Om met name deze bewoners te ontmoedigen om hier te parkeren pleiten wij ervoor om de tijden van het centrum aan te houden voor de betaald parkeren zone namelijk 9.00-21.00 uur.</p>	<p>situatie voor gebruikers en handhavers. Naar aanleiding van vele verzoeken tijdens de eerste consultatieronde in september 2014, heeft het college ervoor gekozen om de reguleringstijden en –dagen in de schilwijken minder ruim te nemen dan in het huidige reguleringsgebied.</p> <p>Door de reguleringstijd te vervroegen naar 19.30 uur en de zondag (en zaterdag in B2) vrij te geven, wordt het onder andere makkelijker voor bewoners om bezoek te ontvangen.</p> <p>Ander voordeel van zone B is dat de tarieven voor bewonersvergunningen lager liggen dan in de binnenstad. De verwachting is dat met de gekozen reguleringsdagen en -tijden per zone de parkeerdruk omlaag gaat. Doordat er regulering is tot 19.30, verwachten we dat veel van de genoemde vreemdparkerders tussen 17.00-20.00 geweerd worden. Het merendeel van de bewoners is om 19.30 al thuis en heeft een parkeerplek gevonden. Ná invoering van parkeerregulering wordt de parkeerdruk in de gehele stad gemonitord. Hiertoe wordt een plan van aanpak opgesteld welke in het najaar van 2015 door BenW wordt vastgesteld. Mocht blijken dat de parkeerdruk in de avonden of op vrije weekenddagen in een wijk onacceptabel hoog is (geworden), kan het college overwegen de reguleringstijden/-dagen te verruimen. In overleg met de reeds opgerichte klankbordgroep worden hierover procesafspraken gemaakt.</p>	
25.	<p>De situatie in Groenord is vergelijkbaar met de omgeving van Station De Vink, waarbij in het geheel geen overlast is door parkeerders. De wijk heeft veel eigen parkeerplaatsen, waardoor er minder behoefte is aan openbare parkeerplaatsen en de openbare parkeerplaatsen minder belast worden. Een situatie vergelijkbaar met de omgeving van het Bio Sciencepark.</p>	<p><b>Algemeen:</b> zie 5.</p> <p><b>Specifiek:</b> Het niet opnemen van Groenord in het betaalde regime heeft – gelet op de ligging nabij de binnenstad - als gevolg dat er vreemdparkerders (zoals werknemers uit de binnenstad) gaan parkeren. Hierdoor komt er minder ruimte voor bewoners en hun bezoek. Dit is niet wenselijk. Het Bio Sciencepark kent tot nu toe geen parkeerplaatsen op de openbare weg. In de omgeving van het BSP wordt wel betaald parkeren ingevoerd (Houtkwartier, Lage en Hoge Mors).</p>	Geen
26.	<p>Door de vorming van de Rijnlandroute (Leidse ringweg: Plesmanlaan, Schipholweg, W. de Zwijgerlaan) krijgt de W. de Zwijgerlaan een belangrijke stedelijke doorstroombaan. Als gevolg daarvan zal het aantal motorvoertuigen per etmaal met enkele duizenden toenemen. Ook de inrichting wordt dan anders. Het aantal officiële oversteekplaatsen zal minder worden. Deze aspecten zullen ervoor zorgen dat van de W. de Zwijgerlaan een grote barrièrewerking uitgaat en nog sterker dan daarvoor een natuurlijke grens zal zijn. Voor zover dit al het geval was, zal</p>	<p>De W. de Zwijgerlaan lijkt inderdaad een vrij grote barrière. De verwachting is echter dat deze barrière – gelet op de ligging van Groenord nabij de binnenstad – niet groot genoeg zal zijn om 'langparkerende vreemdparkerders' (zoals werknemers uit de binnenstad) te weren. Dit leert het experiment met de blauwe zones ons.</p>	Geen

	de aantrekkelijkheid als parkeergebied om vervolgens naar het centrum van Leiden of om naar het centraal station te gaan of openbare voorzieningen te bezoeken volledig verdwijnen. De W. de Zwijgerlaan wordt vergelijkbaar met wegen als de Plesmanlaan en de Churchillaan. En de wijk Groenord gaat meer lijken op de wijken in Leiden waar ook gekozen is om geen betaald parkeren in te voeren.		
27.	Als tuinder van tuinvereniging Ons Buiten, die geen vergunning of bezoekerspas kan kopen omdat niet in het parkeergebied wordt gewoond, het verzoek om het besluit terug te draaien wat de grens betreft en de noordgrens van het parkeergebied bij de Willem de Zwijgerlaan te leggen en niet bij de Slaaghsloot.	Op basis van ervaringen uit de pilot blauwe zone, is gebleken dat bij het hanteren van 'zachte' grenzen, de parkeerdruk verschuift naar niet gereguleerde straten c.q. gebieden. Dit wil de gemeente voorkomen en daarom is de grens van het reguleringsgebied gelegd bij de Slaaghsloot. De grens verleggen naar de Willem de Zwijgerlaan is niet verantwoord. Hoewel het een barrière lijkt, zullen 'langparkerende vreemdparkerders' (zoals werknemers uit de binnenstad) er niet voor schromen de auto te parkeren ten noorden van de Willem de Zwijgerlaan. Hierdoor komt er minder ruimte voor bewoners en hun bezoekers. Dit is niet wenselijk. Tuinders, afkomstig uit andere delen van het reguleringsgebied, kunnen met een bewonersvergunning parkeren. Circa de helft van de binnengekomen zienswijzen op dit punt is van tuinders die binnen het (toekomstig) betaald parkeerregime wonen. Andere tuinders zullen een afweging moeten maken. Zij kunnen tegen betaling in de omgeving parkeren (in dit gebied geldt een starttarief van € 0,10 per uur voor de eerste 120 minuten parkeren), met de fiets of het openbaar vervoer komen.	Geen
28.	Tennisclub Roomburg en Hockeyclub Roomburg vallen in Zone B1, waardoor ook op zaterdag betaald parkeren wordt ingevoerd. Deze maatregel is ongastvrij en gezien het maatschappelijke karakter van sporten onaanvaardbaar. Op zaterdagen en ook de woensdagmiddag zijn er vele sportactiviteiten waar onze gasten en onze leden per auto naar toe komen, wat gezien de afstanden en de slechte bereikbaarheid met het OV onontkoombaar is. Gezien de hoeveelheid hockey- en tennisteams die komen spelen zullen de kosten voor de hockeyvereniging al snel op € 240 en voor de tennisvereniging al snel op € 300 per zaterdag komen. Daarnaast worden de reguliere leden op hoge kosten gejaagd. Ook zijn er diverse evenementen gedurende het jaar, waar veel sporters en bezoekers op af komen. De voorgenoemen maatregelen maken het organiseren van deze evenementen onmogelijk. In deze periodes zou er een vrijstelling voor deelnemers en bezoekers moeten worden	Parkeerregulering in de schilwijken wordt ingevoerd om parkeeroverlast als gevolg van langparkerende auto's, die daar geen bestemming hebben, terug te dringen. Op basis van ervaringen uit de pilot blauwe zone, is echter gebleken dat bij het hanteren van 'zachte' grenzen, de parkeerdruk verschuift naar niet-gereguleerde straten c.q. gebieden. Dit wil de gemeente voorkomen en daarom is bij de begrenzing van het nieuwe reguleringsgebied aansluiting gezocht bij natuurlijke/fysieke barrières, zoals een kanaal, spoorlijn of grote doorgaande weg. De in de zienswijze genoemde straten vallen binnen zone B1. Door het reguleren van grote aaneengesloten gebieden met eenzelfde regime worden verdere verdringingseffecten (auto's die verplaatst worden naar gebieden die nog gratis/vrij zijn) tegengegaan. Wanneer de parkeerplaatsen aan de Kanaalweg binnen het B2 regime zouden vallen, zou dit ook andere parkeerders, zoals bezoekers van de bewoners van de naastgelegen flat of achterliggende woningen, aan kunnen trekken. Er blijft dan minder ruimte over voor bezoekers van de verenigingen. Het hanteren van	Geen

	<p>gerealiseerd. Gevraagd wordt om herziening van de plannen. Alternatieven zouden kunnen zijn: verstrekken van bezoekerskraskaarten (dit lijkt met de verdere digitalisering en de beperkte duur van de kaart echter niet een duurzame oplossing). Een betere oplossing zou zijn om het gebied (bijvoorbeeld Kanaalweg, Van Vollenhovekade, Asserstraat, Scholtenstraat, Moddermanstraat, rechterzijde Burggravenlaan) van Zone B1 naar Zone B2 om te zetten. Dit is bij andere sportclubs ook toegepast. Voor de woensdagmiddag kan er dan voor de tennisclub gedacht worden aan een ontheffing voor een gedeelte aan de Kanaalweg. Een andere mogelijkheid zou kunnen zijn om de gehele Kanaalweg ter hoogte van de sportvelden uit te sluiten van betaald parkeren. De afstand tot woongebieden en de binnenstad is dermate groot dat niet verwacht wordt dat hier andere mensen gaan parkeren. Daarnaast staan de voertuigen er te 'onveilig'. Voor het hockeycomplex zal dit alleen soelaas bieden als er bijvoorbeeld een voetgangersverbinding wordt gerealiseerd direct naar het complex. Andere alternatieven om sporters, begeleiders en toeschouwers te ontzien en geen financiële drempels op te werpen zijn ook bespreekbaar.</p>	<p>eenzelfde regime zorgt er ook voor dat de parkeersituatie op straat overzichtelijk blijft voor gebruikers en handhavers. Het is derhalve niet wenselijk om binnen een zone uitzonderingen te maken door het hanteren van een ander regime. Bovendien schept dit een precedent voor andere verenigingen in deze zone. Ook in andere steden komt het voor dat bezoekers van verenigingen moeten betalen voor het parkeren langs de openbare weg. Het regime in genoemde straten zal dan ook niet aangepast worden.</p> <p>Wel is het mogelijk om twee verenigingsvergunningen aan te schaffen. Deze staan niet op kenteken, maar op naam van de vereniging. Hierdoor zijn ze flexibel te gebruiken. Daarnaast is de zondag vrij parkeren en kunnen bezoekers, die woonachtig zijn in het (toekomstige) reguleringsgebied, in de omgeving van de verenigingen parkeren met de bewonersvergunning. Bezoekers die niet wensen te betalen, kunnen er voor kiezen om met openbaar vervoer of fiets te komen.</p>	
29.	<p>Er is helemaal geen parkeeroverlast in Groenord-Noord en ook niet in de andere gebieden ten noorden van de Willem de Zwijgerlaan. Deze vormt een haast onoverbrugbare barrière. Vanaf 2000 wordt in het kader van het Wijk Ontwikkelings Plan gewerkt aan overkluizingen en een betere doorstroming van de Willem de Zwijgerlaan. Groenord-Noord heeft zelfs haar eigen ontsluiting opgegeven en heeft mogelijk hierdoor geen toename van parkeeroverlast gekregen door het invoeren van de blauwe zone ten zuiden van de Willem de Zwijgerlaan. De recentelijke erkenning van de Willem de Zwijgerlaan als Ringweg-Noord door het aannemen van de Mobiliteitsnota is een logisch vervolg van deze ontwikkelingen en het beste bewijs van een duidelijke grens. Het verzoek is dan ook om niet de Slaaghsloot maar de Willem de Zwijgerlaan als noordgrens van het in te voeren verplichte vergunninghouders systeem voor parkeren aan te merken.</p>	<p><b>Algemeen:</b> Zie 5</p> <p><b>Specifiek:</b> De W. de Zwijgerlaan lijkt inderdaad een barrière. De verwachting is echter dat deze barrière – gelet op de ligging van Groenord nabij de binnenstad – niet groot genoeg zal zijn om 'langparkerende vreemdparkerders' (zoals werknemers uit de binnenstad) te weren. Dit leert de ervaring die is opgedaan met het experiment met de blauwe zones.</p> <p>Door toename van het aantal vreemdparkerders komt er minder ruimte voor bewoners en hun bezoek. Dit is niet wenselijk.</p>	Geen
30.	<p>Door Transvaal I in zone B1 te plaatsen vrezet wij voor toename van de overlast vanwege de nabijheid van de binnenstad</p>	<p>Het college heeft ervoor gekozen om alleen het gebied binnen de singels en de stationsomgeving in zone A op te nemen. Alle andere wijken vallen</p>	Geen



	<p>en het station. Het is straks immers voor alle vergunninghouders uit de schilwijken (en de binnenstad) mogelijk hier vrij te parkeren.</p>	<p>in zone B en hebben nagenoeg hetzelfde regime. Enig onderscheid is dat de wijken in de binnenring (zone B1) ook op zaterdag regulering hebben en geen starttarief van €0,10 per uur voor de eerste 120 minuten parkeren. Het opheffen van de zonering in de binnenstad heeft aangetoond dat er niet of nauwelijks sprake is van een toename van het aantal korte afstandsritten. We verwachten niet dat zone B bewoners Transvaal 1 als P&amp;R locatie gaan gebruiken. De ontwikkeling van de parkeerdruk zal goed gemonitord worden. Hiertoe wordt een plan van aanpak opgesteld welke in het najaar van 2015 door BenW wordt vastgesteld. Mocht blijken dat de parkeerdruk in Transvaal I onacceptabel hoog is geworden, zal het college kijken naar passende maatregelen. Met de klankbordgroep worden procesafspraken gemaakt over hoe te handelen bij onvoorziene, negatieve, effecten.</p>	
31.	<p>De scheiding tussen de zones B1 en B2 loopt in Transvaal midden door de wijk (Morsweg). Op alle andere plekken in de stad volgt deze scheiding 'natuurlijke' grenzen. Dit is een minder wenselijke situatie gezien de mogelijke overlast door bezoekers aan de stad, die op zaterdag zullen parkeren aan het begin van zone B2.</p>	<p>Het betreft hier inderdaad geen harde grens. Desondanks is de verwachting dat bezoekers van de binnenstad niet in 'Transvaal III' zullen parkeren. Het spoor vormt al een fysieke en psychologische barrière. De ontwikkeling van de parkeerdruk zal goed gemonitord worden. Mocht blijken dat de parkeerdruk in Transvaal III onacceptabel hoog is geworden, dan kan het college overwegen om de regulering hier aan te passen.</p>	Geen
32.	<p>In verband met mogelijke parkeerproblemen in de wijk Roomburg, bestaat er bezwaar tegen het ontwerpaanwijzingsbesluit.</p>	<p>Parkeren in de schilwijken wordt ingevoerd om 'langparkerende vreemdparkerers' te weren. Dit zijn parkeerders die geen (eind)bestemming hebben in het gebied, maar hier parkeren omdat het gratis/vrij is. Dit kunnen bijvoorbeeld forenzen zijn, die de auto parkeren en verder reizen met de trein of bewoners, bezoekers en werknemers die een bestemming hebben in het restrictiegebied (binnenstad en blauwe zones) maar niet willen betalen voor het parkeren of niet in aanmerking komen voor een vergunning of ontheffing. Door de grens van het reguleringsgebied bij de Kanaalweg te leggen, wordt de maximale loopafstand tot de binnenstad bereikt. Wij verwachten met deze begrenzing dan ook geen verdere verdringingseffecten richting Roomburg. De ontwikkeling van de parkeerdruk, zowel binnen als buiten het reguleringsgebied, zal goed gemonitord worden. Hiertoe wordt een plan van aanpak opgesteld welke in het najaar van 2015 door BenW wordt vastgesteld. Mocht blijken dat de parkeerdruk in wijken grenzend aan het reguleringsgebied onacceptabel hoog is geworden, zal het college kijken naar passende/mitigerende maatregelen. Met de klankbordgroep worden procesafspraken gemaakt over hoe te handelen bij onvoorziene, negatieve, effecten.</p>	Geen
33.	<p>Verzoek af te zien van invoeren van betaald parkeren in de fase 3 wijken; zone B2, te</p>	<p>Al jaren ontvangt de gemeente klachten van bewoners uit de schilwijken over een te hoge</p>	Geen

	<p>weten Gasthuiswijk in het gebied tussen de Rooseveltstraat en Churchillaan. Dit aangezien hier geen parkeeroverlast is door de gratis parkeergarages Luifelbaan en AH XL, er geen gedegen onderzoek onder bewoners is gedaan, betaald parkeren leidt tot meer leegstand van winkels en daarmee derving van het woongenot, het probleem enkel verschuift, de woningwaarde verminderd.</p>	<p>parkeerdruk. Dit wordt ondersteund door tellingen. De parkeerdruk is echter niet evenredig verdeeld over een wijk en kan per straat/buurtje verschillen. Op basis van ervaringen uit de pilot blauwe zone, is echter gebleken dat bij het hanteren van 'zachte' grenzen, de parkeerdruk – zoals ook aangegeven in de zienswijze - verschuift naar niet-gereguleerde straten c.q. gebieden. Dit wil de gemeente voorkomen en daarom is bij de begrenzing van het nieuwe reguleringsgebied aansluiting gezocht bij natuurlijke/fysieke barrières, zoals een kanaal, spoorlijn of grote doorgaande weg (Churchillaan). Binnen dit aangewezen gebied bevinden zich ook straten waar bewoners (nog) geen parkeeroverlast ervaren of vallen er straten buiten waar door bewoners juist wel een te hoge parkeerdruk ervaren wordt. Door te kiezen voor duidelijke grenzen en een eenduidig parkeerregime (zones, tijden en tarieven) worden verdere verdringingseffecten (auto's die verplaatst worden naar gebieden die nog gratis/vrij zijn) tegengegaan en de parkeersituatie op straat overzichtelijk gehouden voor gebruikers en handhavers. Door de invoering van regulering worden 'langparkerende vreemdparkerders' geweerd en komt/blijft er voldoende ruimte beschikbaar voor bewoners en hun bezoek. Dit zal dan ook niet leiden tot een daling van de woningwaarde. Met klanten van winkels wordt rekening gehouden in zone B2 door het hanteren van een starttarief van € 0,10 per uur voor de eerste 120 minuten parkeren en het vrijgeven (gratis parkeren) van de weekenden. Bovendien heeft het winkelcentrum twee gratis parkeergarages, zoals aangegeven in de zienswijze. Van leegstand van winkels door de invoering van regulering is dan ook geen sprake.</p>	
<p><b>34.</b></p>	<p>Door de grootte van gebied B2 zullen bepaalde wijken en straten nog steeds niet verlost zijn van werknemers en andere langparkerders.</p>	<p>Parkeerregulering in de schilwijken wordt juist ingevoerd om parkeeroverlast als gevolg van langparkerende auto's, die daar geen bestemming hebben, terug te dringen. In zone B2 geldt parkeerregulering van maandag tot en met vrijdag van 9.00 – 19.30 uur. Op deze dagen – wanneer de meeste werknemers aanwezig zijn – worden 'langparkerende vreemdparkerders' dus geweerd. Zij zullen immers niet bereid zijn langdurig het geldende uurtarief te betalen. Daarnaast worden er per bedrijf en per gebied een maximaal aantal werknemersvergunningen uitgegeven, waarmee in eerste instantie alleen op de aangewezen terreinen/straatsecties geparkeerd mag worden. Pas als het maximaal aantal werknemersvergunningen op de aangewezen terreinen/straatsecties is uitgegeven, worden er een beperkt aantal werknemersvergunningen in de rest van de wijk uitgegeven. Hierdoor kunnen binnen woonwijken de bewoners en hun bezoekers over voldoende parkeerplekken beschikken. De uitgifte van</p>	<p>Geen</p>

		werknemersvergunning zal daardoor nauwelijks effect hebben op het bewoners parkeren.	
35.	Waarom wordt het parkeerterrein achter het Motorhuis aan de Gerard Brandtstraat beschikbaar voor werknemers? Dit veroorzaakt grote problemen voor de bewoners van de flats en de bewoners van de Gerard Brandtstraat. Voor hen is geen andere parkeergelegenheid beschikbaar.	Het parkeerterrein is niet uitsluitend bedoeld voor werknemers. Hier mogen ook bezoekers (met een bezoekersvergunning, kraskaart of ticket uit de automaat) en bewoners (met een bewonersvergunning) staan. Mensen met een werknemersvergunning mogen echter alleen op dit terrein (of in de Verbeekstraat) staan. Als het maximale aantal werknemersvergunningen op dit terrein (en in de Verbeekstraat) uitgegeven is, wordt er nog een beperkt aantal werknemersvergunningen (20 stuks) in de wijk uitgegeven.	Geen
36.	Het lijkt niet reëel het parkeergebied van de Morsweg in gebied VII te situeren (aangezien deze bewoners in een andere zone wonen met een ander regime in de weekenden), dit resulteert in een aanzienlijke aanslag op bewonersparkeerplaatsen in gebied VII.	De indeling van de Morsweg in gebied VII heeft alleen betrekking op de uitgifte van werknemersvergunningen. De werknemersvergunning is gekoppeld aan vaste terreinen. Als het maximale aantal werknemersvergunningen op deze terreinen uitgegeven is, wordt er nog een beperkt aantal werknemersvergunningen (20 stuks) in de wijk uitgegeven. De uitgifte van werknemersvergunning zal dan ook nauwelijks effect hebben op het bewoners parkeren.	Geen
37.	Verzoek om het doodlopend deel van de Morsweg vanaf NJORD tot aan de dr. Lelylaan toe te voegen aan Zone B1 in plaats van zoals nu gepland is zone B2 (gebied tussen de spoorlijn Leiden - Den Haag en de Rijn). Het is in de huidige situatie reeds druk. In de voorgestelde situatie zal het doordeweeks overdag zeker rustiger worden, echter niet in de avond en het weekend. Daarnaast is het viaduct/spoor een mooie natuurlijke grens voor Zone B1 en B2.	Het betreft hier inderdaad geen 'harde' grens tussen zone B1 en B2. Desondanks is de verwachting dat door de grotere loopafstand bezoekers van de binnenstad niet in 'Transvaal III' zullen parkeren. De ontwikkeling van de parkeerdruk zal goed gemonitord worden. Hiertoe wordt een plan van aanpak opgesteld welke in het najaar van 2015 door BenW wordt vastgesteld. Mocht blijken dat de parkeerdruk in Transvaal III onacceptabel hoog is geworden, kan het college overwegen om de regulering hier aan te passen.	Geen
38.	Er bestaat op dit moment geen parkeerprobleem in de Warmonderweg te Oegstgeest, invoering betaald parkeren is dan ook niet noodzakelijk. Voorgesteld wordt dan ook om de grens van het betaald parkeren meer richting het station te leggen, bijvoorbeeld op de Houtlaan.	Al jaren ontvangt de gemeente klachten van bewoners uit de schilwijken over een te hoge parkeerdruk. Dit wordt ondersteund door tellingen. De parkeerdruk is echter niet evenredig verdeeld over een wijk en kan per straat/buurtje verschillen. Om de parkeerproblemen in het Houtkwartier op te lossen is hier in 2012 een blauwe zone ingevoerd als pilot. Zoals ook bij de andere blauwe zones is gebleken, heeft dit geleid tot verdringingseffecten in omliggende gebieden. Tellingen tonen dan ook aan dat de parkeerdruk in de Vogelwijk en Raadsliedenbuurt is toegenomen na invoering van de blauwe zone in het Houtkwartier. Dit heeft geleid tot klachten van bewoners. Om deze verdringingseffecten tegen te gaan, is bij de begrenzing van het nieuwe reguleringsgebied aansluiting gezocht bij natuurlijke/fysieke barrières, zoals een kanaal, spoorlijn, grote doorgaande weg of gemeentegrens. Binnen dit aangewezen gebied bevinden zich ook straten waar bewoners (nog) geen parkeeroverlast	Geen

		<p>ervaren of vallen er straten buiten waar door bewoners juist wel een te hoge parkeerdruk ervaren wordt. Door te kiezen voor duidelijke grenzen en een eenduidig parkeerregime (zones, tijden en tarieven) worden verdere verdringingseffecten (auto's die verplaatst worden naar gebieden die nog gratis/vrij zijn) tegengegaan en de parkeersituatie op straat overzichtelijk gehouden voor gebruikers en handhavers.</p> <p>Geen betaald parkeren invoeren in de Vogelwijk en Raadsliedenbuurt zal tot gevolg hebben dat hier (nog meer) 'langparkerende vreemdparkerders' gaan parkeren, waardoor er minder ruimte overblijft voor bewoners en bezoekers. Dit is niet wenselijk. De grens zal dan ook niet verschoven worden richting het station.</p>	
<b>II. Vergunningen, bezoekersregeling en tarieven</b>			
39.	Bij lagere tarieven in de binnenstad en de parkeergarages zullen meer mensen in de binnenstad parkeren en zal daarmee de druk op de schilwijken afnemen.	Doel van het invoeren van parkeerregulering is het doelmatig verdelen van de beschikbare parkeercapaciteit over de verschillende doelgroepen. Het tarievenstelsel dient deze doelstelling te ondersteunen. In de binnenstad zijn de parkeerplaatsen schaars. Omdat bezoekers geacht worden zoveel mogelijk in de garages te parkeren, zijn de straattarieven in de binnenstad het hoogst. De plaatsen op straat in de binnenstad zijn dan beschikbaar voor vergunninghouders en kort parkerende bezoekers. Ook een verlaging van het tarief in de binnenstad zal alsnog leiden tot verdringingseffecten in de schil. Hier is het parkeren dan immers gratis/vrij. Daarnaast zal de gemeente in dat geval de handhaving en het in standhouden van parkeerfaciliteiten via andere wegen moeten financieren.	Geen
40.	Graag krijgen wij inzicht in de financiële onderbouwing van de uitbreiding betaald parkeren, waarbij de vraag vooral is of de inwoners worden belast met hogere tarieven wanneer de inkomsten tegenvallen.	De gemeente heeft gekozen voor een kostendekkend vergunning tarief voor bewoners. Dat betekent dat de kosten van handhaving en vergunning-uitgifte, etc. die gerelateerd zijn aan het bewoners parkeren, worden opgebracht uit de opbrengsten van vergunningen. Het college heeft toegezegd de tarieven, buiten een eventuele inflatiecorrectie, deze college periode niet te verhogen. Inkomsten uit kort parkeren worden benut voor de bekostiging van handhaving en apparatuur alsook ter monitoring en verbetering van het parkeeraanbod in Leiden. Nadere informatie over de financiën is opgenomen in het raadsbesluit over de kredietaanvraag en begrotingswijziging welke op 7 juli 2015 door de gemeenteraad is vastgesteld. Dit besluit staat op de gemeentelijke website.	Geen
41.	Onze woning staat in Oegstgeest, wij moeten echter parkeren in Leiden, maar kunnen geen vergunning aanvragen aangezien wij geen inwoner van Leiden	Het college is voornemens, om bij apart besluit, aan de woning zonder parkeergelegenheid op eigen terrein aan de Warmonderweg (tussen de Rijnsburgerweg en de Van Slingelandtlaan), één	Geen

	zijn. Wij vragen u deze ommissie te herstellen.	bewonersvergunning toe te kennen. Net als in Oegstgeest wordt in Leiden parkeergelegenheid op eigen terrein gestimuleerd en komen deze woningen niet in aanmerking voor een vergunning. Met het aanpassen van de tarieven en venstertijden, ziet de gemeente geen noodzaak de bewoners ook een bezoekersvergunning te verstrekken.	
42.	Kan er aan iedere huishouden 1 vergunning worden verstrekt en pas indien er parkeerruimte over is 2 <sup>e</sup> en 3 <sup>e</sup> vergunningen worden verstrekt?  Waarom mogen er per huishouden 3 vergunningen worden aangevraagd?	Parkeerregulering wordt ingevoerd om parkeeroverlast binnen een bepaald gebied als gevolg van langparkerende auto's, die daar geen bestemming hebben, terug te dringen. Doel is niet om het parkeren van bewoners in de schilwijken stringent te reguleren. Het uitgangspunt om maximaal 3 vergunningen per huishouden te verstrekken is door de gemeenteraad vastgesteld. Dit kan ook alleen indien er voldoende ruimte is op straat binnen de zone. Daarvoor is in de verordening een volgorde aangebracht in de verlening van 1 <sup>e</sup> , 2 <sup>e</sup> en 3 <sup>e</sup> parkeervergunning.	Geen
43.	Waarom mogen vergunninghouders zone A ook in zone B parkeren? Mogelijk wordt het in zone B1 alleen maar drukker.	In delen van de binnenstad is de parkeercapaciteit schaars. Voor sommige bewoners van de binnenstad zal het dan ook makkelijker/noodzakelijk zijn om uit te wijken naar de schilwijken. Hier is meer ruimte beschikbaar. De tarieven van vergunningen in de binnenstad liggen daarnaast veel hoger dan in de schilwijken en vanuit dit oogpunt bezien is het te billijken dat vergunninghouders in zone A de mogelijkheid krijgen om ook in zone B te parkeren. De gemeente verwacht niet dat deze optie tot ongewenste effecten leidt. Men zal bij voorkeur voor de deur parkeren. Na de invoering worden nieuwe parkeertellingen gehouden om de effecten van de invoering van betaald parkeren te monitoren. Hiertoe wordt een plan van aanpak opgesteld welke in het najaar van 2015 door BenW wordt vastgesteld.	Geen
44.	Waarom wordt de 2 <sup>e</sup> vergunning goedkoper, dit stimuleert de aanschaf van een 2 <sup>e</sup> auto.	In zone A is de tweede vergunning duurder dan de eerste vergunning. In zone B is het tarief van de tweede en derde vergunning gelijk aan het tarief van de eerste vergunning.	Geen
45.	Is de 3 <sup>e</sup> vergunning door iedereen aan te vragen. Staat deze op kenteken, moet de bewoner eigenaar van de auto zijn. Het moet niet mogelijk zijn dat deze doorverkocht/doorgegeven kan worden.	Een derde bewonersvergunning kan door elke bewoner in zone B aangeschaft worden, mits er geen wachtlijsten zijn voor een eerste of tweede vergunning. Het kenteken van het voertuig waarvoor een vergunning wordt aangevraagd dient te zijn geregistreerd op naam van de aanvrager. Het is dus niet mogelijk om deze door te verkopen.	Geen
46.	De bezoekerskraskaart in de huidige Blauwe Zone is in de toekomst nog maar 4 uur geldig.	In het huidige betaald parkeergebied is de bezoekerskraskaart ook 4 uur geldig. In de blauwe zone zijn deze kaarten de gehele dag van aankomst geldig. Een geldigheid van 4 uur zou in de blauwe zones niet praktisch zijn, omdat de blauwe zone overdag een reguleringsblok heeft van 5 uur (bijvoorbeeld van 11.00 – 16.00 uur).	Geen

		<p>Tevens is de blauwe zone een verkeersmaatregel, die minder stringent is dan een fiscale maatregel (betaald parkeren). In de blauwe zones is de kraskaart dan ook meer voor het gemak (mensen hoeven niet steeds de auto te verplaatsen), dan dat het een financiële korting oplevert. Vandaar de langere geldigheidsduur in de blauwe zones.</p>	
47.	<p>Gemeente zou moeten stimuleren dat motoren op “verloren plekjes” (geen parkeerplaatsen) worden gestald, zonder dat daarvoor moet worden betaald.</p>	<p>Een motor(fiets) wordt in de Wegenverkeerswet gezien als motorvoertuig. Ook de Parkeerverordening maakt geen onderscheid tussen een motor(fiets) en een auto. Het is dan ook juridisch niet mogelijk om aparte regels op te stellen voor dit type voertuig.</p>	Geen
48.	<p>Wanneer voor motoren ook moet worden betaald is het redelijk een lager tarief te hanteren, aangezien er meerdere motoren op 1 parkeerplek kunnen worden gestald. Het tarief zou derhalve redelijkerwijs niet meer dan ¼ tot ½ van het tarief voor auto's mogen bedragen.</p>	<p>Een motor(fiets) wordt in de Wegenverkeerswet gezien als motorvoertuig. Het is dan ook juridisch niet mogelijk om aparte regels op te stellen voor dit type voertuig. Indien een motor(fiets) op een parkeerplaats parkeert, gebruikt deze de hele parkeerplaats.</p>	Geen
49.	<p>Is het mogelijk om bij het aanvragen van een vergunning te kiezen voor een plek in de Morspoortgarage in plaats van op straat, aangezien er in deze garage voldoende plek is.</p>	<p>Het is niet mogelijk om een vergunning voor de parkeergarage aan te schaffen. Wel is het mogelijk om een bewonersabonnement te kopen om in de garage te kunnen parkeren.</p>	Geen
50.	<p>Wij hebben één vergunning op twee kentekens. (Auto en Camper) Blijft dat nog mogelijk?</p>	<p>Ja, dit blijft mogelijk. Ook bij de invoering van kenteken-parkeren, blijft deze mogelijkheid bestaan.</p>	Geen
51.	<p>Als het kenteken parkeren is ingevoerd. Geldt dat dan ook voor motoren?</p>	<p>Ja, het kenteken-parkeren geldt ook voor motoren.</p>	Geen
52.	<p>Wordt parkeren in de Morspoortgarage op tijden dat het op straat vrij parkeren is (met name donderdagavond na 19:30 uur en op zondag) ook gratis. Als dit niet zo is zal de garage op deze tijden leeg staan en de parkeerdruk op straat toenemen.</p>	<p>De Morspoortgarage zal na 19.30 uur niet gratis zijn. Vanaf 21.00 uur geldt er wel een nachttarief. Een garage is ook een ander product dan een straatparkeerplaats. Zo is een garage overdekt en bewaakt.</p> <p>De gemeente verwacht niet dat het verschil in reguleringstijden leidt tot een onacceptabele parkeerdruk op straat.</p> <p>Na de invoering worden nieuwe parkeertellingen gehouden om de effecten van de invoering van betaald parkeren te monitoren en indien nodig eventuele maatregelen te nemen. Hiertoe wordt een plan van aanpak opgesteld welke in het najaar van 2015 door BenW wordt vastgesteld.</p>	Geen
53.	<p>Waarom is een vergunning voor een tweede auto twee keer zo duur als voor de eerste auto.</p>	<p>In zone A is de tweede vergunning duurder dan de eerste vergunning. Dit was al zo en blijft onveranderd. In zone A is de ruimte schaars en is het noodzakelijk om door middel van het tarief het autobezit te ontmoedigen. In zone B is het tarief van de tweede en derde vergunning gelijk aan het tarief van de eerste vergunning.</p>	Geen
54.	<p>Als bewoner van zone A zou de leefbaarheid en bereikbaarheid voor mijn relatie/vrienden en familie sterk verbeteren indien ik over een bezoekersvergunning kan beschikken onder de dezelfde condities als bewoners van Zone B.</p>	<p>Alleen voor bewoners in zone B is het mogelijk om een bezoekersvergunning aan te schaffen. Het beleid in zone A, waar de ruimte schaars is, blijft ongewijzigd.</p> <p>De bezoekersvergunning voor zone B is <u>tijdelijk</u>, aangezien deze komt te vervallen met het digitaliseren van de parkeerproducten. Als de</p>	Geen

		digitalisering is doorgevoerd, zal elke bewoner in het reguleringsgebied een - nader vast te stellen - aantal uren kunnen kopen. Bezoek kan worden aangemeld met kenteken en het aantal benodigde parkeeruren wordt afgeschreven van het tegoed.	
55.	Wordt de parkeerdruk in Zone B1 niet aanzienlijk hoger ten opzichte van de huidige situatie, aangezien het uurtarief aanzienlijk lager wordt dan in zone A? Dit tariefverschil is voor bezoekers geen goede motivatie om te gaan parkeren in het centrum, mede doordat de rand van de zone B1 heel dicht tegen het centrum aanligt en lopend prima te bereiken is.	Verwachting is dat de voorgestelde tariefstelling niet zal leiden tot parkeerproblemen in zone B1. Parkeerregulering in de schilwijken wordt ingevoerd om parkeeroverlast als gevolg van langparkerende auto's, die daar geen bestemming hebben, terug te dringen. De tariefstelling ondersteunt deze doelstelling. 'Langparkerende vreemdparkerders' zullen immers niet bereid zijn het uurtarief van €2 te betalen. De tarieven in de binnenstad liggen iets hoger, omdat de ruimte er schaars is en bezoekers geacht worden in de garages of op parkeerterreinen te parkeren. De straatparkeerplaatsen zijn primair bedoeld voor bewoners en kort parkeerders. Kort parkeerders kunnen ook in zone B (1 of 2) parkeren. Hier is doorgaans meer ruimte beschikbaar dan in de binnenstad. Daartegenover staat dat de loopafstand groter is en het financiële voordeel beperkt is.	Geen
56.	Op de Lammenschansweg 144 is de dienst gemeentelijke belastingen Gouwe-Rijnland gevestigd. Hier zijn vele (praktisch) ongebruikte parkeerplaatsen, aangezien naar verluidt deze plekken gereserveerd zijn voor werknemers die verder dan 25 km moeten reizen. Dit schijnt een afspraak bij het verlenen van de bouwvergunning te zijn geweest. Overige werknemers parkeren nu op straat en om de 2 uur verzetten zij de schijf. Bestaat deze afspraak en hoe gaat dit opgelost worden als er betaald parkeren ingevoerd gaat worden? Als er zo veel plekken op eigen terrein zijn, kan de gemeente dan de verplichting stellen op eigen terrein te parkeren, i.p.v. werknemers vergunningen te verstrekken?	De gemeente stelt naar aanleiding van een aanvraag om bouwvergunning de parkeereis vast. Dit is het aantal parkeerplaatsen dat de aanvrager aan moet leggen om de bouwvergunning te kunnen verkrijgen. Het beleid dat de aanvrager voert voor het gebruik van de plaatsen door medewerkers is geen onderdeel van de bouwvergunning. Hieraan kan de gemeente dan ook geen eisen stellen. Door de invoering van betaald parkeren in de omgeving van het bedrijf, zullen werkgevers echter gedwongen worden om de eigen parkeercapaciteit beter te benutten. Te meer omdat het aantal parkeervergunningen voor werknemers per bedrijf en per gebied aan een maximum gebonden is. Daarbij worden, zoals genoemd in de zienswijze, de eigen parkeerplaatsen van een bedrijf in mindering gebracht op het totaal aantal werknemersvergunningen waar het bedrijf recht op heeft.	Geen
57.	Wat houdt de "klussenbus"vergunning in, wat is een klussenbus en wat is een bedrijfsvoertuig?	Een klussenbus is een bedrijfswagen met een maximaal toegestaan gewicht van 3.500 kg die uitsluitend is ingericht voor het vervoer van goederen, benodigd bij verbouwingen, reparaties en lichte bouwwerkzaamheden. Aan de eigenaar of houder van een motorvoertuig of brommobiel kan een klussenbusvergunning verstrekt worden, wanneer deze: uit hoofde van een beroep of bedrijf aantoonbaar is dat het in het belang van diens beroeps- of bedrijfsuitoefening noodzakelijk is de klussenbus te parkeren binnen de betaald parkeerzones. Aan de eigenaar of houder van een motorvoertuig of brommobiel (bedrijfsvoertuig) kan een bedrijfsvergunning verstrekt worden wanneer	Geen

		deze uit hoofde van een beroep of bedrijf gevestigd is binnen één van de betaald parkeerzones en aantoon dat het in het belang van diens beroeps- of bedrijfsuitoefening noodzakelijk is in die zone een motorvoertuig te parkeren en die niet op andere wijze in parkeerruimte kan voorzien. De hiervoor bedoelde noodzaak wordt slechts aanwezig geacht, indien voor het vervoer van zware, kwetsbare of omvangrijke goederen, over de auto moet kunnen worden beschikt.	
58.	<p>Bewoners die kritisch gebruik maken van een auto en slechts een aantal dagen verspreid over het jaar een auto huren indien zij die echt nodig hebben, worden onevenredig zwaar belast. De auto van deze mensen wordt beschouwd als bezoekers en moeten het bijpassende hoge tarief betalen. Eigenaren van auto's betalen € 50 om een heel jaar te parkeren, terwijl een huurder van een auto zich moet redden met kraskaarten en naar schatting met zo'n 25 dagen (deels) betaald parkeren al hetzelfde bedrag kwijt is.</p> <p>Eigenaren kunnen zelfs een tweede en derde vergunning verkrijgen voor hetzelfde tarief. Regelmatige huurders zouden daarom geneigd kunnen zijn om ook een jaarkaart van € 50 euro aan te schaffen, maar dat is onmogelijk omdat die gekoppeld is aan het kentekennummer welke niet steeds dezelfde is bij een huurauto.</p> <p>Daarom het dringende verzoek nog eens heel kritisch naar de basis en strekking van dit ontwerpbesluit te kijken en te bezien of deze onevenwichtigheid tussen eigenaren en huurders van auto's kan worden verholpen.</p>	De gemeente stelt geen aparte regeling in voor huurauto's. Er zijn daarvoor reeds verschillende mogelijkheden. In zone B kunnen bewoners – tot het moment waarop de parkeerproducten gedigitaliseerd worden – een bezoekersvergunning aanschaffen. Deze vergunning staat niet op kenteken en kan desgewenst ook voor de huurauto gebruikt worden. Ná de digitalisering kunnen bewoners in zone A en B een – nog nader te bepalen – aantal uren kopen. Het kenteken van de gehuurde auto kan dan aangemeld worden. Het benodigde aantal parkeeruren wordt dan van het totale tegoed afgeschreven. Tevens is het mogelijk een dag-, week-, maand- of jaarkaart aan te schaffen.	Geen
59.	Worden de bezetting van de ondergrondse parkeergarage op het Veilingterrein van de Raad B.V. en de tarieven daarvan meegenomen in de overwegingen bij het definitieve aanwijzingsbesluit?	Nee, de ondergrondse garage van de Raad BV en de daar geldende tarieven zijn niet meegenomen in de overwegingen. Het aanwijzingsbesluit is alleen van toepassing op parkeerplaatsen in de openbare ruimte. Het beleid dat gevoerd wordt in een particuliere garage wordt niet meegenomen in de overwegingen.	Geen
60.	Het aanwijzingsbesluit heeft onder meer gevolgen voor de Raadslidenbuurt, de Vogelwijk en de Rijnsburgerweg. Tot de Raadslidenbuurt moet in dit verband worden gerekend de Warmonderweg, althans de Leidse zijde hiervan gelegen tussen de Rijnsburgerweg en Van Slingelandtlaan (huisnummers 1 t/m 51). Voor deze Leidse zijde wordt een betaald parkeren regime ingevoerd, met dien verstande dat de bewoners aan de Leidse zijde van de Warmonderweg de mogelijkheid krijgen een parkeervergunning	<p><b>Algemeen:</b></p> <p>De gemeente Leiden kan alleen het parkeren binnen de gemeentegrenzen reguleren. Naar aanleiding van de eerste consultatieronde over de uitbreiding betaald parkeren heeft de gemeente een en ander gewijzigd in de tarifiering en reguleringstijden in het gebied grenzend aan Oegstgeest. Daardoor én gelet op de grote afstand tot het Centraal Station, de lage tarieven voor bewoners- en werknemersvergunningen, de mogelijkheid tot aanschaf van een bezoekersvergunning en – kraskaarten en het lage tarief van €0,10 per uur voor de eerste 120</p>	Geen



	<p>en een bezoekersvergunning à € 50,- per jaar aan te schaffen. Voor de bewoners aan de Oegstgeester zijde van de Warmonderweg (huisnummers 2 t/m 22) wordt in het Besluit geen enkele mogelijkheid aangeboden, terwijl deze bewoners toch al sinds jaar en dag gebruik maken van de parkeerplaatsen aan de Leidse zijde. Het faciliteren van alleen de Leidse gebruikers in de aanschaf van een parkeer- en/of bezoekersvergunning (en de Oegstgeester gebruikers niet, en zelfs niet aan hen de mogelijkheid bieden om een vergunning aan te schaffen) is een daad van willekeur die de gelijkheid raakt tussen bewoners van een door twee gemeenten gedeelde buitenschilstraat, zoals hier de Warmonderweg. Het onderscheid dat thans door de Gemeente Leiden in het aanwijzingsbesluit wordt gemaakt wordt niet gerechtvaardigd door het feit dat de ene bewoner toevallig aan de Leidse zijde en de andere bewoner aan de Oegstgeester zijde woont van een en dezelfde straat, waarbij de indeling van die straat van dien aard is dat louter aan de Leidse zijde parkeermogelijkheden bestaan. Het lijkt er niet op dat er oog is geweest voor de belangen van de bewoners aan de Oegstgeester kant.</p>	<p>minuten parkeren, verwachten wij dat er geen verdringingseffecten (auto's die verplaatst worden naar gebieden die nog gratis/vrij zijn) in Oegstgeest plaats zullen vinden vanuit Leiden. De grens van het reguleringsgebied wordt derhalve niet verlegd. De ontwikkeling van de parkeerdruk binnen en buiten het reguleringsgebied zal goed gemonitord worden. Hiertoe wordt een plan van aanpak opgesteld welke in het najaar van 2015 door BenW wordt vastgesteld. Mochten er problemen ontstaan, zullen wij in overleg treden met de gemeente Oegstgeest om te bezien welke oplossingsrichtingen denkbaar zijn. Met de gemeente Oegstgeest worden procesafspraken gemaakt.</p> <p><b>Specifiek:</b> Net als in Oegstgeest wordt in Leiden parkeergelegenheid op eigen terrein gestimuleerd en komen deze woningen niet in aanmerking voor een vergunning.</p> <p>Aan de Oegstgeester zijde hebben de woningen – op één woning na – parkeergelegenheid op eigen terrein. Ten aanzien van de woning zonder parkeergelegenheid op eigen terrein, is het college voornemens om bij apart collegebesluit aan deze woning één bewonersvergunning toe te kennen. Met het aanpassen van de tarieven en venstertijden, ziet de gemeente Leiden geen noodzaak de bewoners aan de Oegstgeester zijde een bezoekersvergunning te verstrekken.</p>	
61.	<p>Verzoek om het aanwijzingsbesluit te heroverwegen, waarbij voor de bewoners aan de Oegstgeester zijde van de Warmonderweg evenzeer de mogelijkheid wordt geboden een parkeer- en/of bezoekersvergunning te verwerven tegen betaling van hetzelfde bedrag als de bewoners aan de Leidse zijde.</p>	<p><b>Algemeen:</b> zie 60</p>	Geen
62.	<p>Het Waterland, school voor praktijkonderwijs, aan de Boerhaavelaan 345 in Leiden en bestemd voor leerlingen uit Leiden en omstreken. Op de school zitten leerlingen die vanwege hun licht verstandelijke beperking niet naar het VMBO kunnen en door hun cognitieve beperking aangewezen zijn op het vooral leren in de praktijk. Dat leren in de praktijk gebeurt tijdens hun stage. Leerlingen lopen 3-4 dagen in de week stage bij de werkgever en worden vanuit school begeleid door hun eigen coach en medewerkers van het eigen stagebureau. Deze stagebedrijven bevinden zich in Leiden en in de regio Leiden. Om leerlingen in de regio te kunnen bezoeken tijdens hun stage maken de coaches en medewerkers gebruik van hun eigen auto. Deze auto is nodig om naar de leerlingen te rijden en</p>	<p>De parkeerstrook achter de school ligt op grondgebied van de gemeente Leiden. Vanwege het maatschappelijk belang, is de gemeente terughoudend in het verkopen van openbare ruimte en openbare parkeergelegenheid. Hier zal dan ook het betaald parkeerregime gaan gelden. De school voldoet niet aan de eisen die gesteld worden aan een verenigingsvergunning. Wel heeft de school – net als andere bedrijven – de mogelijkheid om voor werknemers een werknemersvergunning aan te vragen. In het gebied waar de school gevestigd is, worden in totaal 250 werknemersvergunningen verstrekt (175 stuks op het Lugdunummerterrein en 75 stuks in de rest van het gebied). Het aantal werknemersvergunningen dat verstrekt wordt aan een bedrijf is afhankelijk van het aantal werknemers, en de eventuele parkeercapaciteit op het eigen terrein (in dit geval nihil). De volgorde, die aangehouden wordt bij het</p>	Geen

	<p>hen te kunnen begeleiden tijdens hun stage. Op dit moment parkeren de coaches en medewerkers hun auto op de parkeerplaats naast de school, direct gelegen aan het spoor, waarbij gebruik wordt gemaakt van de parkeermeter. Onduidelijk is of deze parkeerstrook (23 parkeerplaatsen) aan de NS of de gemeente toebehoort. Bij de bouw van de school is er sprake geweest dat deze strook bij de school zou horen, maar gezien het recht van overpad (aan het eind van de parkeerplaatsen staat het transformatiehuis van de NS) bleek dat niet mogelijk. Ook de NS maakt gebruik van de parkeerplaatsen. De invoering van betaald parkeren in het Houtkwartier in de tweede helft van 2016 treft de coaches en medewerkers die vanwege hun functie genoodzaakt zijn om met de auto naar school te moeten komen. Er zijn naar verluidt maar weinig plaatsen te vergeven met een zogenaamde werknemersvergunning, zodat deze medewerkers hoge kosten moeten gaan maken om hun werkzaamheden uit te kunnen voeren. Een school voor praktijkonderwijs heeft een maatschappelijke en regionale functie en die mag door invoering van het parkeerbeleid niet verstoord worden. Het vergoeden van deze kosten door de school, gaat ten koste van het geld dat voor leerlingen en onderwijs bestemd is. Ook dat is geen goede zaak.</p> <p>Graag vragen wij uw aandacht voor dit specifieke probleem. Gedacht kan worden aan de volgende oplossingen: afgeven van verenigingsvergunningen (kosten €25,00 per jaar en zouden door de school betaald kunnen worden); afgeven van meer werknemersvergunningen á €140.00 per jaar; de parkeerstrook aan het spoor aan het Waterland doen toekomen.</p>	<p>verstrekken van werknemersvergunningen aan bedrijven, wordt bepaald door de datum van binnenkomst van de aanvraag.</p>	
<b>63.</b>	<p>Bij de beschikking over een parkeerplaats op eigen terrein wordt voor de eigen auto geen vergunning verkregen. Aangezien er een Bed &amp; Breakfast gevestigd is wordt deze parkeerplaats bij voorkeur ter beschikking gesteld aan de gasten van de Bed &amp; Breakfast voor wie gratis parkeren een belangrijke reden is om voor deze B&amp;B te kiezen. In dit geval zou wel een bewonersvergunning moeten kunnen worden verkregen voor de eigen auto. Kan er een clause in de regeling worden opgenomen waarbij er de mogelijkheid bestaat om voor kleine aan huis gebonden ondernemers op goede gronden een uitzondering te maken op de regel, zodat ondanks dat over een parkeerplaats op</p>	<p>De Blauwe Vogelweg is gelegen in zone B(2). In deze zone kunnen bewoners maximaal 3 bewonersvergunningen aanschaffen. Aangezien aanvrager één parkeerplaats op eigen terrein heeft, kunnen er nog maximaal twee bewonersvergunningen aangeschaft worden. De parkeerplaats op het eigen terrein kan dan (ook) voor bezoekers gebruikt worden.</p>	<p>Geen</p>

	eigen terrein wordt beschikt, toch een bewonersvergunning kan worden afgegeven.		
64.	Wanneer Transvaal I in Zone B valt en het tarief van de Morspoortgarage wijzigt niet, parkeren bewoners - die nu een abonnement voor de Morspoortgarage hebben - straks wellicht weer op straat omdat dit hen 130 euro per jaar scheelt. Hiermee is de garage weer wat leger en de straat weer voller.	Het tarief van een abonnement in de garage blijft gekoppeld aan het tarief van een bewonersvergunning. Voor bewoners in Transvaal I zal het tarief van een abonnement in de Morspoortgarage dan ook verlaagd worden naar €50 per jaar.	Geen
65.	Tussen 1 april en 15 oktober verblijf ik in mijn tuinhuis op het tuincomplex van Ons Buiten. Dat gaat veel geld kosten nl. van maandag t/m vrijdag van 9.00-19.30 uur = 10,5 uur per dag, de eerste 2 uur € 0,20 en 8.5 uur x € 2,- = € 17,20 per dag. Dat is per week € 86,-. En per maand € 344,-. Dit is niet op te brengen. Als lid van de tuinvereniging en niet wonend in de wijken waar betaald parkeren wordt ingevoerd kan ik geen vergunninghouder worden en geen bezoek meer ontvangen.	Op basis van ervaringen uit de pilot blauwe zone, is gebleken dat bij het hanteren van 'zachte' grenzen, de parkeerdruk verschuift naar niet gereguleerde straten c.q. gebieden. Dit wil de gemeente voorkomen en daarom is de grens van het reguleringsgebied gelegd bij de Slaaghsloot. Dit heeft als gevolg dat het tuincomplex binnen het gereguleerde gebied is komen te vallen. De grens verleggen naar de Willem de Zwijgerlaan is niet verantwoord. Hoewel het een grote barrière is, zullen 'langparkerende vreemdparkeerders' (zoals werknemers uit de binnenstad) er niet voor schromen de auto te parkeren ten noorden van de Willem de Zwijgerlaan. Hierdoor komt er minder ruimte voor bewoners en hun bezoekers. Dit is niet wenselijk. Tuinders, afkomstig uit andere delen van het reguleringsgebied, kunnen met een bewonersvergunning parkeren. Circa de helft van de binnengekomen zienswijzen op dit punt betreft van tuinders binnen het (toekomstig) betaald parkeerregime. Andere tuinders zullen een afweging moeten maken. Zij kunnen tegen betaling in de omgeving parkeren (in dit gebied geldt een starttarief van €0,10 per uur voor de eerste 120 minuten parkeren), met de fiets of het openbaar vervoer komen.	Geen
66.	Voor de Professoren-en Burgemeesterswijk is een goede bezoekersregeling van belang. Nu is het mogelijk een 24/7 bezoekerskaart van 50 euro per jaar aan te schaffen en voor de buitenschil 100 kraskaarten per jaar. Er wordt echter aangegeven dat met de invoering van digitaal parkeren de bezoekersregeling mogelijk wordt versoerd. Een andere methode voor de inning van parkeergelden zou niet tot een versoering van de bezoekersregeling moeten leiden en evenmin tot een kostenverhoging.	De bezoekersvergunning is een tijdelijke vergunning die bij de invoering van kenteken-parkeren komt te vervallen. Met de invoering van een digitale parkeerproducten zal het voor bewoners mogelijk worden om een nog nader te bepalen aantal uren aan te schaffen. Wanneer bezoek wordt aan- en afgemeld met het kenteken van de auto, wordt het aantal verbruikte uren afgeschreven van het tegoed. De digitale regeling voor bezoekers moet nog opgesteld worden. Er zal zoveel mogelijk gekeken worden naar de kraskaart en aansluiting worden gezocht ten aanzien van de prijs en het aantal uren.	Geen
67.	Het voorgestelde parkeerregime geeft rechtsongelijkheid tussen de bewoners van zone A ten opzichte van zone B. Bewoners van zone A betalen per jaar vanaf 2016 € 124,60 meer voor een parkeervergunning dan bewoners in zone B. Dit prijsverschil is fors. De rechtsongelijkheid wordt nog groter	De tarieven in de binnenstad liggen hoger dan in de schil. Dit heeft te maken met het feit dat de parkeercapaciteit in de binnenstad schaars is. Door de aanwezigheid van voorzieningen, dient het aanbod aan parkeerplaatsen op een doelmatige manier verdeeld te worden over de verschillende doelgroepen, zoals bewoners,	Geen

	<p>indien bewoners van zone A voor hun bezoek ook nog eens geen gebruik kunnen maken van een bezoekersvergunning voor zone B, en bewoners van zone B over meer bezoekerskaarten en parkeervergunningen kunnen beschikken dan bewoners van zone A.</p> <p>Oplossingen zouden kunnen zijn het tarief van de kraskaarten verlagen naar € 1 per kaart en er meer per adres beschikbaar te stellen. Deze zouden ook in beide zones bruikbaar moeten zijn. Daarnaast zouden de extra inkomsten van de uitbreiding betaald parkeren (deels) kunnen worden aangewend om het tarief van de 1<sup>e</sup> vergunning in Zone A te verlagen naar € 33 en de 2<sup>e</sup> vergunning naar € 66 per kwartaal.</p>	<p>werknemers en bezoekers. Het tarievenstelsel dient deze doelstelling te ondersteunen. In de schilwijken parkeren voornamelijk bewoners en is er meer ruimte om te parkeren. Derhalve is de prijs voor een bewonersvergunning lager en kunnen er meer (drie stuks maximaal) aangeschaft worden. Ook kunnen er meer bezoekerskraskaarten aangeschaft worden en is er de mogelijkheid om een tijdelijke bezoekersvergunning aan te schaffen. Tegenover de hogere kosten voor een bewonersvergunning in zone A, staat het voordeel dat met de bewonersvergunning van zone A ook in zone B kan worden geparkeerd. Andersom kan dit niet. Ook zijn de reguleringsdagen en tijden uitgebreider in zone A dan in zone B.</p>	
68.	<p>Verzoek om helder te stellen dat de bepaling dat alleen een vergunning wordt verleend wanneer een bewoner niet op een andere wijze in parkeerruimte kan voorzien alleen geldt voor garages welke volgens de huidige normen geschikt zijn om in te parkeren. In de Vogelwijk zijn veel oude schuren/garages, bereikbaar via een smalle oprit, welke functioneel niet geschikt zijn om een auto in te parkeren.</p>	<p>Bij het beoordelen van de eigen parkeercapaciteit (vormgeving en aantal) gelden de NEN 2443 (aanbevelingen voor het ontwerpen van parkeervoorzieningen) en ASVV normen (Aanbevelingen voor verkeersvoorzieningen binnen de bebouwde kom).</p>	Geen
69.	<p>Het is onwenselijk als er een verschillend parkeerbeleid gevolgd wordt in de Morspoortgarage en de er omheen gelegen straten (Transvaal I). Zeker in de perioden ('s avonds en op zondag) dat op straat vrij geparkeerd kan worden en in de garage betaald moet worden zal dit leiden tot parkeeroverlast en onnodig zoekverkeer in de wijk.</p>	<p>Een parkeerplaats in een garage is een ander product dan een parkeerplaats op straat. In de garage staat de auto droog en bewaakt. Het regime kan dan ook afwijkend zijn. Bovendien is het regime in Transvaal I gelijk aan het regime in de andere schilwijken rondom de binnenstad. Als bezoekers van de binnenstad op zondag gratis willen parkeren op grotere loopafstand van de binnenstad, kan dat overal in zone B. Men is dan ook niet genoodzaakt om in Transvaal I te parkeren. Zo zal een eventuele extra parkeerdruk zich naar verwachting verspreiden over de gehele schil en ontstaan er geen problemen. De ontwikkeling van de parkeerdruk zal goed gemonitord worden. Hiertoe wordt een plan van aanpak opgesteld welke in het najaar van 2015 door BenW wordt vastgesteld. Mocht blijken dat de parkeerdruk in Transvaal I onacceptabel hoog is geworden, zal het college kijken naar passende/mitigerende maatregelen. Met de klankbordgroep worden procesafspraken gemaakt over hoe te handelen bij onvoorziene, negatieve, effecten.</p>	Geen
70.	<p>In verband met het inleveren van circa 60 parkeerplaatsen in de wijk is er een regeling voor de bewoners van Transvaal I dat er voor gelijke kosten als de vergunning voor het parkeren op de straat, een vergunning voor het parkeren in de Morspoortgarage kan worden aangeschaft. Wij gaan ervan uit dat deze regeling gehandhaafd blijft.</p>	<p>Deze regeling blijft gehandhaafd. Het tarief van een abonnement in de garage blijft gekoppeld aan het tarief van een bewonersvergunning. Voor bewoners in Transvaal I zal het tarief van een abonnement in de Morspoortgarage dan ook verlaagd worden naar €50 per jaar.</p>	Geen

71.	<p>In het centrum gaan de tarieven omhoog. In de schillen is het tarief veel lager en mag er voor 3 voertuigen een vergunning worden aangevraagd. Dit is discriminerend. Wanneer bewoners gratis hun auto's in de wijk neer zouden mogen zetten en er in andere gebieden betaald moet worden, wordt iedereen gelijk behandeld.</p>	<p>Alleen de straattarieven in zone A worden gelijk getrokken naar €2,60. De tarieven voor de bewonersvergunning blijven gelijk in zone A. De tarieven in de binnenstad liggen inderdaad hoger dan in de schil. Dit heeft te maken met het feit dat de parkeercapaciteit in de binnenstad schaars is. Door de aanwezigheid van voorzieningen, dient het aanbod aan parkeerplaatsen op een doelmatige manier verdeeld te worden over de verschillende doelgroepen, zoals bewoners, werknemers en bezoekers. Het tarievenstelsel dient deze doelstelling te ondersteunen. In de schilwijken zijn de parkeerplaatsen voornamelijk bedoeld voor bewoners en is er tevens meer ruimte om te parkeren. Derhalve is de prijs voor een bewonersvergunning lager en kunnen er meer (drie stuks maximaal) aangeschaft worden. Ook kunnen er meer bezoekerskraskaarten aangeschaft worden en is er de mogelijkheid om een tijdelijke bezoekersvergunning aan te schaffen. Tegenover de hogere kosten voor een bewonersvergunning in zone A, staat het voordeel dat met de bewonersvergunning van zone A ook in zone B kan worden geparkeerd. Andersom kan dit niet. Ook zijn de reguleringsdagen en tijden uitgebreider dan in zone B.</p>	Geen
72.	<p>Moet voor een motor ook een vergunning worden aangeschaft, terwijl deze niet op een parkeerplaats voor een auto wordt gezet. En geldt dit ook als deze bijvoorbeeld gewassen wordt voor de deur en er een deel van het jaar geen gebruikt van wordt gemaakt.</p>	<p>Ja, voor een motor moet ook een parkeervergunning aangeschaft worden. Tevens dient een motor te parkeren op een parkeerplaats. Een motor(fiets) wordt in de Wegenverkeerswet gezien als motorvoertuig. Ook de Parkeerverordening maakt geen onderscheid tussen een motor(fiets) en een auto. Het is dan ook juridisch niet mogelijk om aparte regels op te stellen voor dit type voertuig.</p>	Geen
73.	<p>Als tuinder van tuinvereniging Ons Buiten ontvang ik regelmatig bezoek. Het is echter niet mogelijk om kraskaarten voor bezoekers aan te schaffen. Het verzoek is om dit alsnog mogelijk te maken.</p>	<p>Tuinders (en hun bezoek), afkomstig uit andere delen van het reguleringsgebied, kunnen met een bewonersvergunning parkeren en kunnen bezoekers met hun bezoekersvergunning of kraskaarten faciliteren. Circa de helft van de binnengekomen zienswijzen op dit punt is afkomstig van tuinders binnen het (toekomstig) betaald parkeerregime. Andere tuinders, alsmede hun bezoekers - zullen een afweging moeten maken. Zij kunnen tegen betaling in de omgeving parkeren (in dit gebied geldt een starttarief van €0,10 per uur voor de eerste 120 minuten parkeren), met de fiets of het openbaar vervoer komen. Tuinders kunnen geen kraskaarten aanschaffen voor hun bezoek.</p>	Geen
74.	<p>De eerste 2 uur parkeren kosten volgens de regeling € 0,10 per uur in zone B. Kunnen de maximale parkeerduur en betalingsmogelijkheid alleen per uur mogelijk worden gemaakt, of anders een veel hoger tarief bij een langere parkeer reservering (tijd). Deze regeling zou ook</p>	<p>Voor de automaten geldt geen maximale parkeerduur. Het is dan ook mogelijk om bijvoorbeeld te betalen voor 3 of 4 uur. Naar aanleiding van vele verzoeken tijdens de eerste consultatieronde in september 2014, heeft het college ervoor gekozen om de reguleringstijden en – dagen in de schilwijken minder ruim te</p>	Geen

	<p>moeten gelden voor zaterdag en zondag. Daarbij zou het regime moeten gelden volgens B1 zone (maandag t/m zaterdag, en de zaterdag zoals in zone A tot 21.00 uur), anders hebben bewoners nog last van vreemdparkeerders en parkeeroverlast vanuit de stad en de bedrijven terreinen.</p>	<p>nemen dan in het huidige reguleringsgebied en een onderscheid te maken binnen zone B in B1 en B2.</p> <p>In het huidige restrictiegebied geldt betaald parkeren van maandag tot en met zaterdag van 9.00 - 21.00 uur en op zondag van 13.00 – 21.00 uur. Dit beleid blijft gelden in de binnenstad en stationsomgeving. In de nieuw toe te voegen reguleringsgebieden (inclusief Vreewijk, Transvaal I en Maredijkbuurt) gaat betaald parkeren gelden van maandag tot en met zaterdag van 9.00 – 19.30 uur in zone B1 en van maandag tot en met vrijdag van 9.00 – 19.30 uur in zone B2. Door de reguleringstijd te verlagen naar 19.30 uur en de zondag (en zaterdag in B2) vrij te geven, wordt het onder andere makkelijker voor bewoners om bezoek te ontvangen. Ander voordeel van zone B is dat de tarieven voor bewonersvergunningen lager liggen dan in de binnenstad. Gezien bovengenoemde voordelen en de ligging heeft het college er voor gekozen om de Lage Mors vooralsnog in zone B2 te plaatsen. De gemeente verwacht dat met de gekozen reguleringdagen en -tijden per zone de parkeerdruk omlaag gaat. Ná invoering van parkeerregulering wordt de parkeerdruk in de gehele stad gemonitord en wordt ook gekeken naar de Lage Mors. Hiertoe wordt een plan van aanpak opgesteld welke in het najaar van 2015 door BenW wordt vastgesteld. Mocht blijken dat de bezettingsgraad in de avonden of op vrije weekenddagen in de wijk onacceptabel hoog is (geworden), kan het college overwegen de reguleringstijden/-dagen te verruimen. In overleg met de reeds opgerichte klankbordgroep worden hierover procesafspraken gemaakt.</p>	
75.	<p>Kunnen kamers worden uitgesloten van parkeervergunningen, aangezien deze een parkeernorm hebben van 0,15 parkeerplaats per kamer?</p>	<p>De vergunning wordt per adres verleend. Het moet hierbij gaan om een zelfstandige woning. Een kamer (zonder eigen voorzieningen) wordt niet gezien als een zelfstandige woning. Wanneer een zelfstandige woning uit meerdere kamers bestaat, geldt in zone A een maximum van 2 bewonersvergunningen en in zone B een maximum van 3 bewonersvergunningen.</p>	Geen
76.	<p>Voor bezoekerskaarten zou dezelfde regeling en systeem moeten worden aangehouden als in Noordwijk, wat veel billijker is. Dit is een bezoekerskaart met parkeerschijf en laag jaarlijks tarief met maximaal 2 á 3 uur parkeertijd. En 2 á 3 kaarten per woonhuis.</p>	<p>In 2016 worden de parkeerbewijzen, waaronder de bezoekerskraskaarten, gedigitaliseerd. Er zullen dan geen papieren kaartjes meer in de auto nodig zijn. Een systeem als in Noordwijk is dan ook niet mogelijk en wenselijk.</p>	Geen
77.	<p>Waarom mogen de bewoners vanuit de binnenstad wel in de schil parkeren en andersom niet? Dit is totale rechts ongelijkheid wat gewijzigd moet worden.</p>	<p>In delen van de binnenstad is de parkeercapaciteit schaars. Door de aanwezigheid van veel voorzieningen moet de beschikbare capaciteit immers verdeeld worden over meerdere doelgroepen, zoals bewoners, bezoekers van bewoners, werknemers en bezoekers van winkels, musea etc. Voor sommige bewoners van de binnenstad zal het dan ook</p>	Geen

		<p>makkelijker/noodzakelijk zijn om uit te wijken naar de schilwijken. Hier is meer ruimte beschikbaar. De tarieven van vergunningen in de binnenstad liggen daarnaast veel hoger dan in de schilwijken en vanuit dit oogpunt bezien is het te billijken dat vergunninghouders in zone A de mogelijkheid krijgen om ook in zone B te parkeren.</p> <p>De gemeente verwacht niet dat deze optie tot ongewenste effecten leidt. Men zal bij voorkeur voor de deur parkeren. Na de invoering worden nieuwe parkeertellingen gehouden om de effecten van de invoering van betaald parkeren te monitoren. Hiertoe wordt een plan van aanpak opgesteld welke in het najaar van 2015 door BenW wordt vastgesteld.</p>	
78.	<p>Wanneer de grens van het betaald parkeren op de Warmonderweg komt te liggen kunnen de bewoners aan de Oegstgeestse zijde niet meer vrij parkeren op straat. Een deel van de bewoners heeft parkeergelegenheid op eigen terrein, maar niet iedereen en zeker niet voor een 2<sup>e</sup> auto of bezoek. Bewoners aan de Leidse zijde hebben in de toekomst wel recht op een parkeervergunning en de bewoners aan de Oegstgeestse zijde niet. Dit lijkt op het meten met verschillende maten. Er is geen alternatieve parkeerruimte aanwezig en tot op heden wordt de beschikbare ruimte zonder problemen gedeeld. Het verzoek is dan ook om de bewoners aan de Oegstgeestse zijde ook in aanmerking te laten komen voor een parkeervergunning (tegen dezelfde voorwaarden als de Leidse overburen).</p>	<p>De gemeente Leiden is alleen gemachtigd om het parkeren binnen de gemeentegrenzen te reguleren. Naar aanleiding van de eerste consultatieronde over de uitbreiding betaald parkeren heeft de gemeente een en ander gewijzigd in de tarifiering en reguleringstijden in het gebied grenzend aan Oegstgeest. Daardoor én gelet op de grote afstand tot het Centraal Station, de lage tarieven voor bewoners- en werknemersvergunningen, de mogelijkheid tot aanschaf van een bezoekersvergunning en – kraskaarten en het lage tarief van €0,10 per uur voor de eerste 120 minuten parkeren, verwachten wij dat er geen verdringingseffecten (auto's die verplaatst worden naar gebieden die nog gratis/vrij zijn) in Oegstgeest plaats zullen vinden vanuit Leiden.</p> <p>Ten aanzien van de betreffende woning zonder parkeergelegenheid op eigen terrein, is het college voornemens om bij apart collegebesluit aan deze woning één bewonersvergunning toe te kennen.</p> <p>Net als in Oegstgeest wordt in Leiden parkeergelegenheid op eigen terrein gestimuleerd en komen deze woningen niet in aanmerking voor een vergunning.</p> <p>Met het aanpassen van de tarieven en venstertijden, ziet de gemeente geen noodzaak de bewoners ook een bezoekersvergunning te verstrekken</p>	Geen
<b>III. Praktische zaken</b>			
79.	<p>De parkeerdruk wordt veroorzaakt doordat bewoners meerdere auto's hebben en dit wordt alleen maar erger. Invoering van betaald parkeren lost dit probleem niet op.</p>	<p>In de gebieden waar het college parkeerregulering wil invoeren, parkeren -naast de eigen bewoners van de wijk- ook veel 'langparkerende vreemdparkerders'. Dit zijn parkeerders die geen (eind)bestemming hebben in het gebied, maar hier parkeren omdat het gratis/vrij is. Dit kunnen bijvoorbeeld forenzen zijn, die de auto parkeren en verder reizen met de trein of bewoners, bezoekers en werknemers die een bestemming hebben in het restrictiegebied (binnenstad en blauwe zones) maar niet willen betalen voor het parkeren of niet in aanmerking komen voor een vergunning of ontheffing. Door de invoering van</p>	Geen

		<p>parkeerregulering zullen deze vreemdparkerers verdwijnen en komt er meer ruimte voor bewoners. In de gebieden waar de parkeerdruk ná de invoering van parkeerregulering nog onacceptabel hoog is vanwege bewoners parkeren, zal de gemeente zoeken naar mogelijkheden om extra parkeerplaatsen aan te leggen. Voor locaties waarvan het college nu voorziet dat de parkeerdruk mogelijk niet afdoende afneemt door de invoering, wordt op voorhand al geïnventariseerd of er mogelijkheden zijn tot uitbreiding van het parkeerareaal. Pas na de invoering is duidelijk waar een daadwerkelijk tekort is en heeft het ook zin om, waar mogelijk, extra parkeerplaatsen te realiseren.</p>	
80.	<p>In de omgeving van de Floresstraat verdwijnen circa 25 parkeerplaatsen (illegaal en legaal), waardoor de parkeerdruk toeneemt. Invoering van betaald parkeren lost dit probleem niet op.</p>	<p>Als gevolg van rioleringswerkzaamheden, wordt de omgeving van de Floresstraat (Oude Kooi) opnieuw ingericht. Per saldo komen er in de Oude Kooi juist parkeerplaatsen bij. In de Floresstraat worden 8 extra parkeerplaatsen aangelegd. Daarnaast komt er door de invoering van parkeerregulering meer ruimte voor bewoners doordat vreemdparkerers geweerd worden.</p>	Geen
81.	<p>De wijk Lage Morsweg is niet ingericht op het huidige autobezit. Invoering van betaald parkeren lost dit probleem niet op.</p>	<p>In een historische stad als Leiden, is de inrichting niet overal afgestemd op hedendaags autogebruik. Ook zijn er straten waar de parkeerdruk door bewoners parkeren erg hoog is. Door de invoering van parkeerregulering komt er echter meer ruimte voor bewoners.</p> <p>In de gebieden waar het college parkeerregulering wil invoeren, parkeren -naast de eigen bewoners van de wijk- ook veel 'langparkerende vreemdparkerers'. Danwel is in de betreffende gebieden op basis van de gemeten effecten uit de blauwe zone te verwachten dat de parkeerdruk toeneemt door langparkerende vreemd parkeerders indien ze niet binnen de gereguleerde zone worden opgenomen.</p> <p>Dit zijn parkeerders die geen (eind)bestemming hebben in het gebied, maar hier parkeren omdat het gratis/vrij is. Dit kunnen bijvoorbeeld forenzen zijn, die de auto parkeren en verder reizen met de trein of bewoners, bezoekers en werknemers die een bestemming hebben in het restrictiegebied (binnenstad, blauwe zones of Bio Sciencepark) maar niet willen betalen voor het parkeren of niet in aanmerking komen voor een vergunning, ontheffing of plek in de garage van het bedrijf.</p> <p>Door de invoering van parkeerregulering zullen deze vreemdparkerers verdwijnen en komt er meer ruimte voor bewoners.</p> <p>In de gebieden waar de parkeerdruk -ná de invoering van parkeerregulering- nog onacceptabel hoog is vanwege bewoners parkeren, zal de gemeente zoeken naar mogelijkheden om extra parkeerplaatsen aan te leggen. Voor locaties waarvan het college nu voorziet dat de parkeerdruk mogelijk niet afdoende afneemt door de invoering, wordt op</p>	Geen



		<p>voorhand al geïnventariseerd of er mogelijkheden zijn tot uitbreiding van het parkeerareaal. Pas na de invoering is duidelijk waar een daadwerkelijk tekort is en heeft het ook zin om, waar mogelijk, extra parkeerplaatsen te realiseren.</p>	
82.	<p>Verzoek om een caravan 2 tot 3 dagen voor de deur te mogen laten staan.</p>	<p>Op basis van de APV mag een caravan/aanhanger maximaal 3 aaneengesloten dagen geparkeerd worden. Als de caravan/aanhanger gekoppeld is aan de auto, geldt de vergunning voor de auto ook voor de caravan/aanhanger. Als de caravan/aanhanger losgekoppeld is, wordt het gezien als een voertuig waarvoor betaald moet worden. Optie is om hiervoor de bezoekersvergunning te gebruiken. Straks als het parkeren gedigitaliseerd is, kan het kenteken van de caravan/aanhanger aangemeld worden.</p>	Geen
83.	<p>De Genestetstraat is niet ingericht op het huidige autobezit. Invoering van betaald parkeren lost dit probleem niet op.</p>	<p>De nieuwbouw in de Genestetstraat en omgeving voldoet aan de gemeentelijke parkeernorm. Door de invoering van parkeerregulering komt er meer ruimte voor bewoners.</p> <p>In de gebieden waar het parkeerregulering wil invoeren, parkeren -naast de eigen bewoners van de wijk- ook veel 'langparkerende vreemdparkerders'. Danwel is in de betreffende gebieden op basis van de gemeten effecten uit de blauwe zone te verwachten dat de parkeerdruk toeneemt door langparkerende vreemd parkeerders indien ze niet binnen de gereguleerde zone worden opgenomen.</p> <p>Dit zijn parkeerders die geen (eind)bestemming hebben in het gebied, maar hier parkeren omdat het gratis/vrij is. Dit kunnen bijvoorbeeld forenzen zijn, die de auto parkeren en verder reizen met de trein of bewoners, bezoekers en werknemers die een bestemming hebben in het restrictiegebied (binnenstad en blauwe zones) maar niet willen betalen voor het parkeren of niet in aanmerking komen voor een vergunning of ontheffing. Ook in het Haagwegkwartier-Noord staan veel vreemdparkerders. Door de invoering van parkeerregulering zullen deze vreemdparkerders verdwijnen en komt er meer ruimte voor bewoners.</p> <p>In de gebieden waar de parkeerdruk -ná de invoering van parkeerregulering- nog onacceptabel hoog is vanwege bewoners parkeren, zal de gemeente zoeken naar mogelijkheden om extra parkeerplaatsen aan te leggen. Voor locaties waarvan het college nu voorziet dat de parkeerdruk mogelijk niet afdoende afneemt door de invoering, wordt op voorhand al geïnventariseerd of er mogelijkheden zijn tot uitbreiding van het parkeerareaal. Pas na de invoering is duidelijk waar een daadwerkelijk tekort is en heeft het ook zin om, waar mogelijk, extra parkeerplaatsen te realiseren.</p>	Geen
84.	<p>Kunnen er niet eerst tellingen van woningen en parkeerplaatsen worden verricht om het</p>	<p>De afgelopen jaren zijn er meerdere tellingen (parkeerdrukmetingen) gehouden. Voor aanvang</p>	Geen

	tekort aan parkeerplaatsen te bepalen?	<p>van het experiment met de blauwe zones zijn grote delen van Leiden geteld. Tijdens het experiment zijn deze gebieden nog tweemaal geteld. In september 2014 is de gehele gemeente Leiden geteld. Er is daardoor een goed beeld van de parkeercapaciteit en de bezetting op verschillende dagen en tijdstippen in de week. Het tekort aan parkeerplaatsen wordt met name veroorzaakt door langparkerende vreemdparkerers. Door de invoering van parkeerregulering zullen deze vreemdparkerers verdwijnen en komt er meer ruimte voor bewoners.</p> <p>Voor locaties waarvan het college nu voorziet dat de parkeerdruk mogelijk niet afdoende afneemt door de invoering, wordt op voorhand al geïnventariseerd of er mogelijkheden zijn tot uitbreiding van het parkeerareaal. Pas na de invoering is duidelijk waar een daadwerkelijk tekort is en heeft het ook zin om, waar mogelijk, extra parkeerplaatsen te realiseren.</p>	
85.	Kunnen er eerst meer parkeerplekken in de buurt worden gecreëerd, zodat bewoners bij hun huis kunnen parkeren?	zie 79	Geen
86.	Kan ervoor gezorgd worden dat werkbussen e.d. op het werk geparkeerd worden en niet thuis?	Een bestelbusje wordt in de Wegenverkeerswet gezien als motorvoertuig/personenauto. Het is dus juridisch niet mogelijk om aparte regels op te stellen voor dit type voertuig.	Geen
87.	Er zijn reeds veel extra parkeerplaatsen gerealiseerd en er worden nog meer parkeerplaatsen gerealiseerd, zodat de parkeerdruk zal afnemen.	<p>De extra parkeerplaatsen die gerealiseerd worden in de nieuwe garages in de binnenstad zijn primair bedoeld voor bezoekers.</p> <p>Parkeerregulering in de schilwijken wordt ingevoerd om parkeeroverlast als gevolg van langparkerende auto's, die daar geen bestemming hebben, terug te dringen.</p> <p>Door de bouw van de garages in de binnenstad zullen deze 'langparkerende vreemdparkerers' niet verdwijnen uit de schilwijken. Mensen zijn niet geneigd om in een garage (betaald) te parkeren, wanneer op korte loopafstand gratis/vrij kan worden geparkeerd. Uitbreiding van het reguleringsgebied blijft dan ook noodzakelijk.</p>	Geen
88.	Verzoek om de eerdere aanvraag (nu met ingetekend hekwerk) voor de aanleg van een parkeerplaats in de voortuin opnieuw te beoordelen, zodat er een parkeerplaats in de voortuin kan worden aangelegd.	Een parkeerplaats op eigen terrein kan alleen wanneer het bestemmingsplan dit toestaat en de aanleg van een uitrit niet ten koste gaat van een openbare parkeerplaats. Tevens moet de eigen parkeerplaats op een veilige manier te bereiken zijn en voldoen aan de regelgeving. Indien u na deze reactie van mening bent dat de aanvraag onterecht ter zijde is gelegd, kunt u deze opnieuw indienen.	Geen
89.	Is het mogelijk in het betaald parkeren gebied / Blauwe Zone een vlikobak zonder vergunning neer te zetten?	Binnen het betaald parkeergebied is een vergunning nodig voor het plaatsen van een vlikobak. In de blauwe zone mag een vlikobak maximaal één maand vergunningsvrij worden geplaatst.	Geen
90.	Vindt er handhaving plaats, of blijf ik voor mijn deur op de stoep geparkeerde auto's	Er wordt voldoende handhaving ingezet om fout parkeren tegen te gaan.	Geen

	aantreffen?		
91.	Hoe wordt gewaarborgd dat auto's met buitenlandse kentekens gelijk behandeld worden als Nederlandse auto's, wat betreft het opleggen en innen van boetes? In welke landen kunnen eigenaren die een overtreding hebben begaan worden benaderd en in welke niet?	Alle overtreders worden bekeurd, ongeacht uit welk land het kenteken van het voertuig afkomstig is. Voor de gemeentelijke boetes is een externe instantie ingeschakeld, die de buitenlandse boetes tracht te incasseren.	Geen
92.	Heeft er overleg plaats gevonden met de gemeente Leiderdorp, over mogelijk verplaatsingseffecten naar Leiderdorp?	In het najaar van 2014 is ambtelijk overleg geweest tussen Leiden en Leiderdorp. Het college van Leiden heeft het college van Leiderdorp daarnaast per brief geïnformeerd over het voornemen en de begrenzing van invoering van betaald parkeren.	Geen
93.	De bewoners van "De Soete" flat op de hoek Vrijheidslaan Zoeterwoudseweg met postcode 2321DL (>50 appartementen), het overgrote gedeelte van de bewoners op de Vrijheidslaan tot aan het spoor (i.i.g. de 9 woningen aan de kant van het bedrijventerrein) en een deel van de bewoners aan de Zoeterwoudseweg tot aan het water (14 woningen) maken ook gebruik van de parkeergelegenheid op het bedrijventerrein de Veiling (met name op de Fruitweg, Moerbeistraat en Pompoenweg). Is er na verlening van de nu geplande maximaal 200 werknemersvergunningen nog voldoende parkeerplaats voor de bewoners van de aangegeven appartementen/woningen en voor de bewoners van de meer dan 50 appartementen in deze flat in het bijzonder?	De gemeente is in overleg met de eigenaar van het Veilingterrein om de situatie goed te bekijken. Parkeren door bewoners is een aandachtspunt.	Geen
94.	Door het aanbrengen van belijningen voor parkeervakken op het parkeerterrein van De Raad B.V. wordt er beter geparkeerd en blijft er minder ruimte onbenut.	De suggestie om belijning voor parkeervakken aan te brengen zullen we bekijken.	Geen
95.	Kan het parkeerterrein behorende bij de Zoeterwoudseweg 3 openbaar worden gemaakt?	Nee. Het betreffende terrein is niet in eigendom van de gemeente en valt derhalve buiten het reguleringsgebied.	Geen
96.	De overlast/parkeerdruk in de wijk Haagwegkwartier Noord zal in eerste instantie alleen maar toenemen als eerst betaald parkeren wordt ingevoerd in Zone B1 en pas een jaar later in onze wijk, met de uitrol van buitenschil B2. Een reden te meer om deze wijk op te nemen in Zone B1 (binnenschil).	Getracht wordt om de uitrol van parkeerregulering in alle gebieden in 2016 af te ronden. Het is praktisch onontkoombaar dat er enige tijd tussen de verschillende fases zit, omdat de bebording en automaten moeten worden geplaatst (alsmede het opheffen van blauwe zones, indien van toepassing). Momenteel is in de omgeving van het Haagwegkwartier ook al parkeerregulering. De verwachting is dan ook dat de uitrol niet voor extra druk zal zorgen.	Geen
97.	Haagweg Noord is een vooroorlogs buurtje met veel te weinig parkeerplekken voor de bewoners zelf. Het staat in deze buurt zo vol met geparkeerde auto's, dat het als mindervalide soms zelfs onmogelijk is het huis in te komen met een mindervaliden voertuig, zodat er noodgedwongen elders overnacht moet worden. Het is dus van belang dat er een blauwe zone komt of	In een historische stad als Leiden, is de inrichting niet overal afgestemd op hedendaags autogebruik. Naar aanleiding van vele verzoeken tijdens de eerste consultatieronde in september 2014, heeft het college ervoor gekozen om de reguleringstijden en – dagen in de schilwijken minder ruim te nemen dan in het huidige reguleringsgebied en een onderscheid te maken binnen zone B in B1 en B2.	Geen

	<p>betaald parkeren gedurende de hele week en vooral ook in het weekend.</p>	<p>In het huidige restrictiegebied geldt betaald parkeren van maandag tot en met zaterdag van 9.00 - 21.00 uur en op zondag van 13.00 – 21.00 uur. Dit beleid blijft gelden in de binnenstad en stationsomgeving. In de nieuw toe te voegen reguleringsgebieden (inclusief Vreewijk, Transvaal I en Marewijkbuurt) gaat betaald parkeren gelden van maandag tot en met zaterdag van 9.00 – 19.30 uur in zone B1 en van maandag tot en met vrijdag van 9.00 – 19.30 uur in zone B2. Door de reguleringstijd te verlagen naar 19.30 uur en de zondag (en zaterdag in B2) vrij te geven, wordt het onder andere makkelijker voor bewoners om bezoek te ontvangen. Ander voordeel van zone B is dat de tarieven voor bewonersvergunningen lager liggen dan in de binnenstad. Gezien bovengenoemde voordelen en de ligging heeft het college er voor gekozen om Haagwegkwartier Noord vooralsnog in zone B2 te plaatsen. De gemeente is op de hoogte van de huidige parkeerdruk, maar verwacht dat met de gekozen reguleringsdagen en -tijden per zone de parkeerdruk omlaag gaat. Ná invoering van parkeerregulering wordt de parkeerdruk in de gehele stad gemonitord en wordt ook gekeken naar Haagweg kwartier Noord. Hiertoe wordt een plan van aanpak opgesteld welke in het najaar van 2015 door BenW wordt vastgesteld. Mocht blijken dat de bezettingsgraad in de avonden of op vrije weekenddagen in de wijk onacceptabel hoog is (geworden), kan het college overwegen de reguleringstijden/-dagen te verruimen. In overleg met de reeds opgerichte klankbordgroep worden hierover procesafspraken gemaakt. We verwachten dat de parkeerdruk en daarmee het genoemde probleem afneemt. Mocht er aanleiding toe zijn, kan de indiener een gehandicaptenparkeerplaats aanvragen. De aanvraag wordt in behandeling genomen en getoetst.</p>	
98.	<p>De Rooseveltstraat kent veel “grijze” gebieden. Handhaven wordt lastig als de gemeente in de inrichting geen duidelijk onderscheid aanbrengt. Hoe gaat de gemeente om met de fysieke inrichting van de (belaste) parkeerplaatsen en uitritten.</p>	<p>In overleg met ondernemers wordt gekeken naar noodzakelijke maatregelen voor de invoering van betaald parkeren. Hierbij zal rekening worden gehouden met eigendomsgrenzen, een veilig gebruik van de weg en parkeerplaatsen en het laden en lossen.</p>	Geen
99.	<p>De gemeente ambieert een snelfietsroute via de bedrijvzone Roosevelt &amp; Trekvluit. Daarvoor zal de infrastructuur moeten worden gewijzigd. Welke gevolgen heeft dit op de fysieke inrichting van de Rooseveltstraat en Zoeterwoudseweg en op het aantal beschikbare (belaste) parkeerplaatsen.</p>	<p>In overleg met ondernemers worden afspraken gemaakt over de inrichting (noodzakelijke maatregelen voor de invoering van betaald parkeren) van de Rooseveltstraat. Hierbij zal rekening worden gehouden met eigendomsgrenzen, een veilig gebruik van de weg en parkeerplaatsen en het laden en lossen. In een later stadium kan eventueel een uitgebreider herinrichtingsplan gemaakt worden.</p>	Geen
100.	<p>Kunt u bewoners de weg wijzen hoe een parkeerplaats op eigen grond kan worden gerealiseerd? Dat zou de parkeercapaciteit ten goede kunnen komen. Hierbij is de</p>	<p>Bewoners kunnen een schriftelijk verzoek indien bij de gemeente voor een uitritvergunning. De gemeente zal vervolgens kijken of een parkeerplaats op eigen terrein mag</p>	Geen

	medewerking van de gemeente nodig, bijvoorbeeld bij het aanpassen van de bestrating. Het is onduidelijk hoe dit richting de gemeente moet worden opgepakt.	(bestemmingsplan) en kan (afmetingen en verkeersveiligheid). De aanleg van een uitrit mag echter niet ten koste gaan van een openbare parkeerplaats. Dit zou immers de parkeerdruk verhogen. Als aan alle voorwaarden voldaan wordt, kan de uitritvergunning verleend worden. Naast de legeskosten, zullen ook de kosten voor de uitrit doorberekend worden aan de aanvrager.	
101.	Graag ontvangen we de telling van het aantal aanwezige auto's. Er wordt nu veel geparkeerd langs onder andere de groenstroken bij het Van Vollenhovenplein en Meijerskade/Uhlenbeckkade en wij vragen ons af of deze geparkeerde auto's zijn meegenomen in de telling.	Aanvrager kan afspraak maken met de heer J. Smit, telefoon: 5165847 om de telling in te komen zien.  In het algemeen geldt dat wanneer er langs een weg geen parkeerverbod geldt en het parkeren er niet hinderlijk is, de parkeerplaatsen meegeteld worden bij de capaciteit. Langs de waterzijde van de Meijerskade en Uhlenbeckkade geldt geen parkeerverbod. Ook is het parkeren hier niet hinderlijk. De parkeerplaatsen aan beide zijden van de weg zijn dan ook meegeteld bij de capaciteit en tellingen.	Geen
102.	In de wijk zijn er slechts op enkele plekken parkeerplaatsen gemaakt, vaak aan 1 kant aan de weg, terwijl er ook langs de groenstroken wordt geparkeerd. Dit zijn echter geen officiële parkeerplaatsen maar deze zijn wel nodig. Er wordt nu met name geparkeerd langs de groenstroken aan de gehele Van Vollenhovenkade voor de flat Van Vollenhovenplein en langs weerszijden van de omliggende parkeren bij de Meijerskade en Uhlenbeckkade tot aan de Burggravenlaan aan toe. Kan langs deze groenstroken en bij de rest van het park aan de Van Vollenhovenplein/Meijerskade/Uhlenbeckkade de belijning voor parkeervakken worden aangebracht, zodat hier ook officieel geparkeerd kan worden nadat betaald parkeren is ingevoerd. De straat is breed genoeg om ook tweerichtingsverkeer te laten passeren.	In het algemeen geldt dat wanneer er langs een weg geen parkeerverbod geldt en het parkeren er niet hinderlijk is, er op deze locaties langs de weg geparkeerd mag worden. Voor de genoemde straten voorzien wij geen verkeersverboden en mag er ook na de invoering van betaald parkeren – mits niet hinderlijk - aan beide zijden geparkeerd worden.	Geen
103.	Er zijn bij het Van Vollenhoverplein verdiepte afvalcontainers geplaatst, waarvoor 2 parkeerplaatsen zijn opgeofferd, terwijl er al zo weinig zijn. De oude containers staan nog op de groenstrook voor de flat naast de parkeerplaatsen en worden binnenkort weggehaald. Kunnen op de plek van de oude containers 2 nieuwe parkeerplaatsen worden gemaakt, aangezien er 2 anderen zijn opgeofferd.	Het is onontkoombaar dat door de plaatsing van ondergrondse containers, parkeerplaatsen komen te vervallen. Door de invoering van parkeerregulering zullen 'langparkerende vreemdparkerders' verdwijnen en komt er meer ruimte voor bewoners. In de gebieden waar de parkeerdruk -ná de invoering van parkeerregulering- nog onacceptabel hoog is vanwege bewoners parkeren, zal de gemeente zoeken naar mogelijkheden om extra parkeerplaatsen aan te leggen. Voor locaties waarvan het college nu voorziet dat de parkeerdruk mogelijk niet afdoende afneemt door de invoering, wordt op voorhand al geïnventariseerd of er mogelijkheden zijn tot uitbreiding van het parkeerareaal. Pas na de invoering is duidelijk waar een daadwerkelijk	Geen

		tekort is. Ten aanzien van de ingebrachte locaties wordt bekeken of ze meegenomen moeten worden in de inventarisatie van mogelijkheden voor extra parkeerplaatsen.	
<b>104.</b>	Wordt er in de toekomst ook gehandhaafd? Op dit moment wordt bijvoorbeeld in de De Genestetstraat ter hoogte van het koffiehuis stelselmatig dubbel en vooral ook op het trottoir geparkeerd, met alle overlast van dien.	Er wordt extra handhavingcapaciteit ingezet om het gereguleerde gebied goed te kunnen handhaven.	Geen
<b>105.</b>	In het ontwerpbesluit is anders dan in het ontwerp verkeersbesluit niets geregeld over een gefaseerde uitvoering. Dit leidt tot een rechtsonzekere situatie, waarbij niet valt uit te sluiten dat er straks in bepaalde gebieden twee verschillende regimes zullen gelden.	Het aanwijzingsbesluit wordt onder andere genomen om de grenzen van het reguleringsgebied vast te leggen. In het besluit wordt opgenomen dat de uitvoering gefaseerd zal plaatsvinden en dat de concerndirecteur zal worden gemandateerd om de datum van inwerkingtreding van de verschillende fases vast te stellen en bekend te maken. De praktische uitrol van de maatregel wordt hier niet in opgenomen. Bij de uitrol worden grote delen (meerdere wijken) in één keer aangepakt, om te voorkomen dat er meerdere regimes naast elkaar gelden.	Fasering meenemen in besluit
<b>106.</b>	In het ontwerp verkeersbesluit wordt niet concreet aangegeven wanneer de huidige Blauwe Zones worden opgeheven en in welke volgorde. Dit is een rechtsonzeker besluit. Daarnaast wordt niet verwezen naar de relevante besluiten voor de invoering van betaald parkeren en is geen einddatum voor de invoering opgenomen.	Het ontwerp verkeersbesluit betreft alleen het opheffen van de huidige blauwe zones. In de tekst wordt melding gemaakt van het feit dat de blauwe zones vervangen zullen worden door een ander regime. Tevens wordt aangegeven dat volgens planning per 1 januari 2017 alle blauwe zones zijn opgeheven. Daarnaast wordt het opheffen van de betreffende blauwe zone gekoppeld aan het invoeren van betaald parkeren op die locatie. Dit om te voorkomen dat bewoners van blauwe zones – die later omgezet worden naar betaald parkeren – enkele maanden zonder regulering zitten. Dit is niet wenselijk.	Geen
<b>107.</b>	Het ontwerpverkeersbesluit voorziet niet in de voor uitbreiding van het betaald parkeren noodzakelijk te treffen verkeersmaatregelen (o.a. plaatsing borden en automaten). Dit is in strijd met artikel 2 van de Wegenverkeerswet. Het valt niet uit te sluiten dat één of meerdere parkeerzones reeds zijn opgeheven terwijl het betaald parkeren nog niet is ingevoerd. De bruikbaarheid en veiligheid van de betreffende wegen is daarmee onvoldoende gewaarborgd.	Het ontwerp verkeersbesluit betreft alleen het opheffen van de huidige blauwe zones. In de tekst wordt melding gemaakt van het feit dat de blauwe zones vervangen zullen worden door een ander regime. Tevens wordt aangegeven dat volgens planning per 1 januari 2017 alle blauwe zones zijn opgeheven. Daarnaast wordt het opheffen van de betreffende blauwe zone gekoppeld aan het invoeren van betaald parkeren op die locatie. Dit om te voorkomen dat bewoners van blauwe zones – die later omgezet worden naar betaald parkeren – enkele maanden zonder regulering zitten. Dit is niet wenselijk. Geen verkeersbesluiten zijn nodig voor de invoering van betaald parkeren en voor het plaatsen van de daarvoor bestemde borden en automaten. Dit vloeit voort uit het aanwijzingsbesluit K31.1 (aanwijzing locaties betaald parkeren).	Geen
<b>108.</b>	Kunnen de parkeermeters geplaatst worden op een plek welke voor de bewoners het minst (visueel) storend is?	Voor de plaatsing van de automaten is een plan opgesteld. Dit plan is voorgelegd aan de Klankbordgroep. De gemaakte opmerkingen worden zoveel mogelijk meegenomen.	Geen

109.	Het toekomstige parkeren op kenteken is alweer een achterhaald systeem. Beter is het te werken met een chip, die mensen kunnen gebruiken voor het voertuig dat ze op dat moment willen parkeren.	Net als in veel andere gemeenten, voert Leiden het kenteken parkeren in. Daarnaast zal de gemeente het mobiel parkeren promoten. De gemeente zal nieuwe ontwikkelingen volgen en desgewenst doorvoeren.	Geen
110.	Om fraude te voorkomen moet per woonhuis op de verstrekte kraskaarten worden vermeld ten behoeve van welke woning deze kaart is verstrekt. Dit om handelen en verkoop tegen te gaan van de kraskaarten.	De kraskaarten worden in 2016 vervangen door een digitale bezoekersregeling. Tot die tijd zullen de bezoekerskaarten niet worden aangepast. Per huishouden wordt een maximaal aantal kraskaarten verstrekt om misbruik te voorkomen.	Geen
<b>IV. Venstertijden, dat zijn de tijden waarbinnen betaald parkeren van kracht is</b>			
111.	Gezien het feit dat veel winkels ook op zondag open zijn, verwachten wij in de Lindestraat (zone B1) parkeeroverlast, gelijk aan toen er nog geen Blauwe Zone van kracht was, wanneer er op zondag vrij geparkeerd mag worden. Wij verzoeken dan ook voor de zondag ook betaald parkeren in te voeren.	Naar aanleiding van vele verzoeken tijdens de eerste consultatieronde in september 2014, heeft het college ervoor gekozen om de reguleringstijden en – dagen in de schilwijken minder ruim te nemen dan in het huidige reguleringsgebied. Door de reguleringstijd te verlagen naar 19.30 uur en de zondag (en zaterdag in B2) vrij te geven, wordt het onder andere makkelijker voor bewoners om bezoek te ontvangen. De verwachting is dat met de gekozen reguleringsdagen en -tijden per zone de parkeerdruk afneemt. Ná invoering van parkeerregulering wordt de parkeerdruk in de gehele stad gemonitord. Hiertoe wordt een plan van aanpak opgesteld welke in het najaar van 2015 door BenW wordt vastgesteld. Mocht blijken dat de parkeerdruk in de avonden of op vrije weekenddagen in een wijk onacceptabel hoog is (geworden), kan het college overwegen de reguleringstijden/-dagen te verruimen. In overleg met de reeds opgerichte klankbordgroep worden hierover procesafspraken gemaakt.	Geen
112.	Door het hanteren van verschillende venstertijden, ontstaat toch weer “overloop” tussen de zones en zal de overlast niet afnemen in de schilwijken. Het grote prijsverschil tussen de zones B1 en B2 werkt dit verder in de hand. Is het mogelijk om zone B2 (in ieder geval het Haagwegkwartier) gelijk te stellen aan zone B1 (zowel qua tijden als tarieven). Een andere mogelijkheid is om de tarieven in de (toekomstige) parkeergarages laag te houden voor de eerste 2 uur (50ct of minder per uur), zodat deze een gunstiger alternatief zijn dan parkeren op straat.	De reguleringstijden en dagen zijn zo gekozen dat ze de parkeerdruk verlagen of acceptabel houden en anderzijds niet als te stringent worden ervaren door bewoners. Met name voor het bezoek van bewoners is het wenselijk dat later op de avond en op zondag (in zone B1) vrij geparkeerd kan worden. In zone B2 zullen de verdringingseffecten vanuit het centrum beperkt zijn. De problemen worden hier vooral veroorzaakt door forenzen en werknemers van bedrijven. Aangezien dit probleem hier voornamelijk doordeweeks speelt, is regulering in het weekend niet nodig. Ná invoering van parkeerregulering zal de ontwikkeling van de bezettingsgraad gemonitord worden. Hiertoe wordt een plan van aanpak opgesteld welke in het najaar van 2015 door BenW wordt vastgesteld. Mocht blijken dat de bezettingsgraad in de avonden of op vrije weekenddagen in een wijk onacceptabel hoog is, kan het college overwegen de reguleringstijden/-dagen te verruimen. De tarieven in de garages worden niet aangepast.	Geen
113.	Gezien de ligging van het nieuwbouwproject TeVreewijk naast	Zie 9	Geen

	<p>parkeerterrein Haagweg verwachten we veel overlast buiten de venstertijden wanneer dit tot Zone B1 behoort. Het verzoek is dan ook om de venstertijden van Zone B1 uit te breiden waardoor donderdagavond (koopavond), zaterdagavond (uitgaansavond) en zondag binnen de venstertijden vallen. (Dit wanneer het niet mogelijk is TeVreewijk te beschouwen als enclave van Zone A, waardoor de venstertijden gelijk zijn aan het centrum).</p>		
114.	<p>Waarom is de eindtijd in zone B2 (Boshuizerkade) op 19:30 uur gesteld en niet op 18:00 uur?</p>	<p>Parkeerregulering in de schilwijken wordt ingevoerd om parkeeroverlast als gevolg van langparkerende auto's, die daar geen bestemming hebben, terug te dringen. Deze 'vreemdparkerders' bestaan niet alleen uit werknemers die om 18.00 uur weer vertrekken. Ook bezoekers en bewoners met een bestemming in de binnenstad, parkeren in de schil omdat het hier gratis/vrij is. Deze doelgroepen parkeren ook ná 18.00. Regulering tot 18.00 uur zou dan ook niet voldoende zijn om de parkeerdruk te verlagen tot een acceptabel niveau. Bovendien is het van belang dat er grote aaneengesloten gebieden gereguleerd worden met eenzelfde regime om verdere verdringingseffecten (auto's die verplaatst worden naar gebieden die nog gratis/vrij zijn) tegen te gaan en de parkeersituatie op straat overzichtelijk te houden voor gebruikers en handhavers.</p>	Geen
115.	<p>De roeivereniging op de Morsweg heeft vele leden die met de auto komen. Helaas is er in dit deel van Transvaal een schrikbarend te kort aan parkeerplaatsen voor de bewoners, dus het parkeren van de leden geeft veel overlast. De Morspoort garage en het stadsparkerplan zijn op loop afstand. Kan de gemeente de vereniging erop wijzen, dat de leden deze parkeerplekken gebruiken. Om deze reden moet de zondag ook betaald parkeren worden.</p>	<p>Parkeerregulering in de schilwijken wordt ingevoerd om parkeeroverlast als gevolg van langparkerende auto's, die daar geen bestemming hebben, terug te dringen. Aangezien de roeivereniging niet beschikt over eigen parkeerplaatsen, moeten de bezoekers op straat parkeren. Wanneer er een uurtarief geldt, zullen zij hier minder snel geneigd toe zijn. Op de dagen en tijden dat regulering geldt, verwachten wij dan ook dat er voldoende ruimte overblijft voor de bewoners. Ná invoering van parkeerregulering zal de ontwikkeling van de bezettingsgraad gemonitord worden. Hiertoe wordt een plan van aanpak opgesteld welke in het najaar van 2015 door BenW wordt vastgesteld. Mocht blijken dat de bezettingsgraad in de avonden of op vrije weekenddagen in een wijk onacceptabel hoog is, kan het college overwegen de reguleringstijden/-dagen te verruimen.</p>	Geen
116.	<p>In het Haagwegkwartier in de nieuwbouwwijk grenzend aan de Potgieterlaan staan nu al dagelijks auto's op de stoep, geparkeerd. Dit is op zaterdag ook een enorme problematiek. Het invoeren van betaald parkeren alleen van maandag tot en met vrijdag tot 19:30 uur is geen goed overdacht plan. Wat gaat er op zaterdag gebeuren wanneer het hier gratis</p>	<p>Naar aanleiding van vele verzoeken tijdens de eerste consultatieronde in september 2014, heeft het college ervoor gekozen om de reguleringstijden en – dagen in de schilwijken minder ruim te nemen dan in het huidige reguleringsgebied. In het huidige restrictiegebied geldt betaald parkeren van maandag tot en met zaterdag van 9.00 - 21.00 uur en op zondag van 13.00 – 21.00 uur. Dit beleid blijft gelden in de</p>	Geen



	<p>parkeren is en veel mensen de stad in gaan? Daarbij zal ook de parkeerdruk na 19:30 uur voor onze overbelaste wijk niet afnemen. Bewoners komen dan namelijk thuis van hun werk of willen bijvoorbeeld gaan sporten.</p>	<p>binnenstad en stationsomgeving. In de nieuw toe te voegen reguleringsgebieden (inclusief Vreewijk, Transvaal I en Maredijkbuurt) gaat betaald parkeren gelden van maandag tot en met zaterdag van 9.00 – 19.30 uur in zone B1 en van maandag tot en met vrijdag van 9.00 – 19.30 uur in zone B2. Door de reguleringstijd te verlagen naar 19.30 uur en de zondag (en zaterdag in B2) vrij te geven, wordt het onder andere makkelijker voor bewoners om bezoek te ontvangen. Ander voordeel is dat de tarieven voor bewonersvergunningen lager liggen dan in de binnenstad. Gezien bovengenoemde voordelen en de ligging heeft het college er voor gekozen om Haagwegkwartier Noord vooralsnog in zone B2 te plaatsen. De gemeente is op de hoogte van de huidige parkeerdruk, maar verwacht dat met de gekozen reguleringsdagen en -tijden per zone de parkeerdruk omlaag gaat. Ná invoering van parkeerregulering wordt de parkeerdruk in de gehele stad gemonitord en wordt ook gekeken naar Haagweg kwartier Noord. Hiertoe wordt een plan van aanpak opgesteld welke in het najaar van 2015 door BenW wordt vastgesteld. Mocht blijken dat de bezettingsgraad in de avonden of op vrije weekenddagen in de wijk onacceptabel hoog is (geworden), kan het college overwegen de reguleringstijden/-dagen te verruimen. In overleg met de reeds opgerichte klankbordgroep worden hierover procesafspraken gemaakt.</p>	
117.	<p>Voor de buitenschil wordt betaald parkeren tot 19:30 uur aangegeven, waarbij het in deze schil blijkbaar vooral gaat om het tegengaan van parkerende bezoekers/werknemers van de binnenstad. Het lijkt erop dat deze eindtijd zonder problemen naar voren geschoven kan worden tot 18:00 uur. Immers deze groepen zullen ook bij deze eindtijd geen gebruik meer maken van de parkeerplekken in de buitenschil (in bijvoorbeeld de wijk Bezuidenhout in Den Haag wordt het op straat parkeren van de werknemers op straat effectief tegengegaan door betaald parkeren tot 14:00). Voor de bewoners in de buitenschil heeft het het voordeel dat zij hun bezoek zonder hinder van betaald parkeren kunnen uitnodigen voor bijvoorbeeld het eten.</p>	<p>Parkeerregulering in de schilwijken wordt ingevoerd om parkeeroverlast als gevolg van langparkerende auto's, die daar geen bestemming hebben, terug te dringen. Deze 'vreemdparkerders' bestaan niet alleen uit werknemers die om 18.00 uur weer vertrekken. Ook bezoekers en bewoners met een bestemming in de binnenstad, parkeren in de schil omdat het hier gratis/vrij is. Regulering tot 18.00 uur zou dan ook niet voldoende zijn om de parkeerdruk te verlagen tot een acceptabel niveau. Andere zienswijzen vragen ook juist om een latere eindtijd. Door de regulering tot 19.30 in te voeren, verwachten we dat bovengenoemde vreemdparkerders geweerd worden, Het merendeel van de bewoners is om 19.30 thuis en heeft een parkeerplek gevonden. Daarnaast is het van belang dat er grote aaneengesloten gebieden gereguleerd worden met eenzelfde regime om verdere verdringingseffecten (auto's die verplaatst worden naar gebieden die nog gratis/vrij zijn) tegen te gaan en de parkeersituatie op straat overzichtelijk te houden voor gebruikers en handhavers.</p>	Geen
118.	<p>Mocht de uniformiteit van de parkeertijden een argument zijn om de eindtijd in de buitenschil niet naar 18:00 uur aan te passen, dan kan natuurlijk ook in de binnenschil de tijd aangepast worden.</p>	<p>De tijden zullen in de binnenschil niet vervroegd worden naar 18.00 uur. Zoals vermeld onder punt 7 parkeren er immers ook veel vreemdparkerders ná 18.00 uur in de schilwijken. Regulering tot 18.00 uur zou dan ook</p>	Geen

	<p>Bovendien zijn de periodes voor betaald parkeren in de binnenschil en buitenschil in de laatste plannen al verschillend. De praktijk is dat iedere parkeerder in Nederland gewend is aan verschillende parkeertijden per stad en per wijk, die dan ook nog eens onderhevig zijn aan veranderingen, waardoor men toch altijd al op de onderborden met de dagen en tijden (of op de parkeermeter) kijkt voor de zekerheid. Van uniforme tijden zie ik dan ook het belang niet in.</p>	<p>niet voldoende zijn om de parkeerdruk te verlagen. Andere zienswijzen vragen ook juist om een latere eindtijd. Door de regulering tot 19.30 in te voeren, verwachten we dat bovengenoemde vreemdparkerders geweerd worden, Het merendeel van de bewoners is dan al thuis en heeft een parkeerplek gevonden. Daarnaast is het inderdaad van belang dat grote aaneengesloten gebieden eenzelfde regime hebben. Alleen is een zone B2 een uitzondering gemaakt voor de zaterdag (vrij parkeren) en geldt hier een tarief van €0,10 per uur voor de eerste 120 minuten parkeren. Zone B2 ligt iets verder van de binnenstad af. Verdringingseffecten zullen hier iets minder zijn dan in zone B1. Om het voor allerlei voorzieningen, zoals sportverenigingen, religieuze gebouwen en het winkelcentrum de Luifelbaan, in deze zone makkelijker te maken om bezoekers te blijven ontvangen, is hier gekozen voor een goedkoper starttarief voor de eerste twee uur parkeren en het vrijgeven van de zaterdag.</p>	
119.	<p>Door het kiezen van 18:00 als eindtijd wordt ook bespaard op de kosten voor parkeercontrole op tijden dat er nog maar weinig gebruik van betaald parkeren zal worden gemaakt.</p>	<p>Zoals vermeld onder punten 117 en 118 zal de reguleringstijd niet vervroegd worden naar 18.00 uur.</p>	Geen
120.	<p>In de wijk Haagwegkwartier Noord komt mogelijk een enorm hoge parkeerdruk op zondag bij de openstelling van de moskee. Daarom het verzoek om het Haagwegkwartier Noord alsnog in te delen in de Zone B1 (binnenschil) met de parkeerrestrictie van maandag tot en met zaterdag, met daarbij de gevraagde aanvulling tot zondag als uit feiten en omstandigheden blijkt dat de parkeeroverlast t.g.v. moskeebezoek meer dan verwacht is. Als deze overweging, onder genoemde voorwaarden, direct in het besluit wordt meegenomen, zal dat bij de gebleken noodzakelijkheid niet tot een langdurige procedure hoeven te leiden, omdat slechts van de overweging en mogelijkheid gebruik gemaakt hoeft te worden. Mocht van een dergelijke aanvullende voorwaarde of overweging worden afgeweken, of niet worden voorzien, dan vernemen we graag uw motivatie.</p>	<p>Naar aanleiding van vele verzoeken tijdens de eerste consultatieronde in september 2014, heeft het college ervoor gekozen om de reguleringstijden en – dagen in de schilwijken minder ruim te nemen dan in het huidige reguleringsgebied. In het huidige restrictiegebied geldt betaald parkeren van maandag tot en met zaterdag van 9.00 - 21.00 uur en op zondag van 13.00 – 21.00 uur. Dit beleid blijft gelden in de binnenstad en stationsomgeving. In de nieuw toe te voegen reguleringsgebieden (inclusief Vreewijk, Transvaal I en Maredijkbuurt) gaat betaald parkeren gelden van maandag tot en met zaterdag van 9.00 – 19.30 uur in zone B1 en van maandag tot en met vrijdag van 9.00 – 19.30 uur in zone B2. Door de reguleringstijd te verlagen naar 19.30 uur en de zondag (en zaterdag in B2) vrij te geven, wordt het onder andere makkelijker voor bewoners om bezoek te ontvangen. Ander voordeel is dat de tarieven voor bewonersvergunningen lager liggen dan in de binnenstad. Gezien bovengenoemde voordelen en de ligging heeft het college er voor gekozen om Haagwegkwartier Noord vooralsnog in zone B2 te plaatsen. De gemeente is op de hoogte van de huidige parkeerdruk, maar verwacht dat met de gekozen reguleringsdagen en -tijden per zone de parkeerdruk omlaag gaat. Ten aanzien van de moskee is het parkeren in het kader van de bouwvergunning geregeld. Ná invoering van parkeerregulering wordt de parkeerdruk in de gehele stad gemonitord en</p>	Geen

		wordt ook gekeken naar Haagweg kwartier Noord. Hiertoe wordt een plan van aanpak opgesteld welke in het najaar van 2015 door BenW wordt vastgesteld. Mocht blijken dat de bezettingsgraad in de avonden of op vrije weekenddagen in de wijk onacceptabel hoog is (geworden), kan het college overwegen de reguleringstijden/-dagen te verruimen. In overleg met de reeds opgerichte klankbordgroep worden hierover procesafspraken gemaakt.	
121.	De venstertijden in de wijk Haagwegkwartier worden van maandag tot en met vrijdag van 9.00 uur tot en met 19.30 uur en in het weekend vrij parkeren. In deze wijk is het echter overdag geen probleem om te parkeren. Het tijdens deze tijden weren van bezoekers door betaald parkeren in te voeren heeft dan ook geen enkele zin. Het parkeerprobleem manifesteert zich in de avond en in het weekend. Dan is het heel moeilijk om een parkeerplek te vinden, dus dan moet juist betaald parkeren worden ingevoerd met het volle tarief.	zie 120	Geen
122.	In de Vogelwijk wordt betaald parkeren ingevoerd met als venstertijden maandag tot en met vrijdag van 09.00-19.30 uur. Aangezien het voornamelijk de bedoeling is lang parkeren te ontmoedigen zouden de venstertijden prima aangepast kunnen worden naar maandag tot en met vrijdag van 09.00 – 17.00 uur. Langere tijden dienen geen doel.	Parkeerregulering in de schilwijken wordt ingevoerd om parkeeroverlast als gevolg van langparkerende auto's, die daar geen bestemming hebben, terug te dringen. Deze 'vreemdparkerders' bestaan niet alleen uit werknemers die om 17.00 uur weer vertrekken. Ook bezoekers en bewoners met een bestemming in de binnenstad, parkeren in de schil omdat het hier gratis/vrij is. Regulering tot 17.00 uur zou dan ook niet voldoende zijn om de parkeerdruk te verlagen tot een acceptabel niveau. Andere zienswijzen vragen ook juist om een latere eindtijd. Door de regulering tot 19.30 in te voeren, verwachten we dat bovengenoemde vreemdparkerders geweerd worden, Het merendeel van de bewoners is om 19.30 thuis en heeft een parkeerplek gevonden. Daarnaast is het van belang dat er grote aaneengesloten gebieden gereguleerd worden met eenzelfde regime om verdere verdringingseffecten (auto's die verplaatst worden naar gebieden die nog gratis/vrij zijn) tegen te gaan en de parkeersituatie op straat overzichtelijk te houden voor gebruikers en handhavers.	Geen
<b>V. Ondernemers/werknemers</b>			
123.	Invoering van betaald parkeren bij de Hoge Rijndijk met een tarief van € 2,-/uur zal leiden tot het wegblijven van klanten en faillissement van onze sportschool en andere bedrijven. Wij verzoeken dan ook om het tarief aan te passen naar € 0,10 voor de eerste 2 uur, conform industrieterrein De Waard.	De Hoge Rijndijk valt binnen zone B1. In zone B1 geldt geen starttarief van €0,10 per uur voor de eerste 120 minuten parkeren. Binnen een zone uitzonderingen maken, zorgt naast onduidelijkheid bij gebruikers en handhavers vooral voor een groot risico op misbruik. Waarom immers in een zijstraat €2 per uur betalen als men op de Hoge Rijndijk voor €0,10 kan parkeren. Dit zou kunnen resulteren in een hogere bezetting en minder	Geen

		<p>ruimte voor klanten van de winkels. Bovendien zou wijzigen van het tarief op de Hoge Rijndijk een precedentwerking hebben.</p> <p>Klanten die woonachtig zijn in het reguleringsgebied (grootste deel van Leiden) kunnen met hun vergunning op de Hoge Rijndijk parkeren. Klanten die buiten het reguleringsgebied wonen, zullen zelf een afweging moeten maken tussen betaald parkeren in de directe omgeving, vrij parkeren op enige afstand buiten het reguleringsgebied, sporten buiten de reguleringstijden (na 19.30 uur of op zondag) of per fiets/openbaar vervoer komen. Hetzelfde geldt voor klanten van de sportscholen in het huidige restrictiegebied.</p>	
124.	<p>De Hoge Rijndijk ligt dermate ver van het centrum, dat het niet aannemelijk is dat mensen hier parkeren en vervolgens in het centrum gaan winkelen. Bedrijventerrein De Waard ligt dichterbij het centrum en hier geldt ook een afwijkend regime.</p>	<p>Parkeerregulering in de schilwijken wordt ingevoerd om parkeeroverlast als gevolg van lang geparkeerde auto's, die daar geen bestemming hebben, terug te dringen. Deze groep 'vreemdparkerders' bestaat niet alleen uit mensen die in de binnenstad gaan winkelen. Ook bewoners (en hun bezoek) en werknemers met een bestemming in de binnenstad, parkeren er buiten omdat het gratis/vrij is. Tellingen naar aanleiding van de blauwe zones tonen aan dat de omgeving van de Hoge Rijndijk ook interessant is voor vreemdparkerders. Op het bedrijventerrein De Waard parkeren vooral werknemers en bezoekers van de bedrijven. Door de beperkte bereikbaarheid vanuit één richting treden er minder verdringingseffecten op vanuit omliggende gebieden of de binnenstad. Vandaar dat hier een ander regime geldt.</p>	Geen
125.	<p>Bij de gebiedsontwikkeling Kooiplein is altijd uitgegaan van gratis parkeren voor de komende 10 jaar (conform raadsbesluit 2009). Invoering van betaald parkeren in de openbare parkeergarages brengt de vestiging van de supermarkten in gevaar. Dit heeft effect op het dekkingsgebied van deze bovenwijkse voorzieningen en op de haalbaarheid van de gebiedsontwikkeling Kooiplein. Verzoek is om in de openbare parkeergarages de eerste 2 uur gratis parkeren in te voeren, of, wanneer dit niet mogelijk is, de eerste 2 uur voor € 0,10/uur.</p>	<p>De gemeenteraad wordt voorgesteld om vergunninghouders en bezoekers van de commerciële functies die parkeren in de openbare parkeergarages, gedurende de eerste vier jaar na openstelling, voor het eerste uur parkeren niet te laten betalen.</p>	Geen
126.	<p>Verzoek om het parkeerbeleid rondom het Kooiplein pas in te voeren op het moment dat de openbare parkeergarages open gaan, om daarmee de bewoners tegemoet te komen aan de overlast tijdens de bouw.</p>	<p>Met de invoering van parkeerregulering rondom het Kooiplein zal niet gewacht worden tot de garages open gaan. Wanneer er in de Kooi geen parkeerregulering ingevoerd zou worden, maar wel in de aangrenzende wijken dan zouden er verdringingseffecten (auto's die verplaatst worden naar gebieden die nog gratis/vrij zijn) optreden. De bewoners van de Kooi zouden dan juist meer overlast ervaren. Dit is niet wenselijk.</p>	Geen
127.	<p>Naar welke straten gaan de werknemersvergunningen verwijzen en hoe wordt dat bepaald? Aan de Maresingel</p>	<p>Bedrijven kunnen alleen werknemersvergunningen aanschaffen voor het gebied waarin zij gevestigd zijn. Het aantal</p>	Geen

	<p>hebben wij nu bijvoorbeeld overlast van parkeerders voor het Stadsbouwhuis. Parkeren deze mensen daar straks nog steeds?</p>	<p>werknemersvergunningen is per gebied en per bedrijf aan een maximum gebonden. Werknemers van het Stadsbouwhuis vallen in gebied I (binnenstad) en kunnen derhalve niet meer op de Maresingel parkeren.</p>	
128.	<p>Een groot deel van het winkelend publiek zal wegblijven als ze niet meer op loopafstand van de winkels kunnen parkeren, terwijl de middenstand het al zwaar heeft.</p>	<p>Parkeerregulering in de schilwijken wordt ingevoerd om parkeeroverlast als gevolg van langparkerende auto's, die daar geen bestemming hebben, terug te dringen. Hierdoor komt er meer ruimte voor bewoners en kort parkeerders (klanten van winkels die een korte parkeerduur nodig hebben). In de binnenstad worden bezoekers geacht zo veel mogelijk in de garages te parkeren. De straat parkeerplaatsen zijn primair bedoeld voor bewoners en kort parkeerders. Het blijft dan ook mogelijk om op loopafstand van de winkels te parkeren. In zone B2 geldt bovendien voor de eerste 120 minuten parkeren een uurtarief van €0,10, wat gunstig is voor het winkelende publiek.</p> <p>Daarnaast kunnen klanten die woonachtig zijn in het reguleringsgebied (grootste deel van Leiden) met hun vergunning in geheel zone B parkeren.</p>	Geen
129.	<p>Zijn er door de uitbreiding van het betaald parkeren wijzigingen voor het laden en lossen van onze leveranciers en klanten aan de Rooseveltstraat nr. 27? Er is gezegd dat het laden en lossen op dezelfde manier gaat en dat daar geen vergunningen of parkeer kosten aan verbonden zijn. Op dit moment wordt de stelconplaten strook gebruikt voor het laden en lossen. Blijft deze strook beschikbaar en wordt hier parkeergeld gerekend?</p> <p>Nu hebben wij geen zeggenschap over de volledige strook en komt het voor dat er vrachtwagens staan te lossen op de rijbaan. Wanneer hier ook nog personenauto's komen te staan van derden bevordert dit niet de doorstroom en verkeersveiligheid op de Rooseveltstraat. Ons doel is dat wij de vrachtwagens zoveel mogelijk op de stelconplaten kunnen houden zodat de rijbaan vrij blijft en dat ook wij veilig kunnen werken. Kunnen wij als oplossing de resterende strook van de stelconplaten gaan huren of kopen zodat er voldoende ruimte is voor het laden en lossen? Op dit moment is de eerste +/- 3 meter vanuit de voorgevel van Siere en de rest van de strook tot aan de rijbaan van de gemeente.</p>	<p>In overleg met ondernemers worden afspraken gemaakt over de inrichting (noodzakelijke maatregelen voor de invoering van betaald parkeren) van de Rooseveltstraat. Hierbij zal rekening worden gehouden met eigendomsgrenzen, een veilig gebruik van de weg en parkeerplaatsen en het laden en lossen. In een later stadium kan eventueel een herinrichtingsplan gemaakt worden.</p>	Geen
130.	<p>Geef geen werknemersvergunningen af voor de openbare weg voor de werknemers van de bedrijven op het bedrijventerrein de Veiling als anderen/bewoners niet ook op het bedrijventerrein van De Raad B.V. mogen (betaald) parkeren.</p>	<p>De gemeente is in overleg met de eigenaar van het Veilingterrein om de situatie goed te bekijken. Hierbij is aandacht voor grondeigendom, parkeeraanbod en parkeervraag. Bij de parkeervraag wordt niet alleen gekeken naar de parkeerbehoefte van werknemers en bezoekers van de bedrijven, maar ook naar de</p>	Geen

		parkeerbehoefte van de bewoners die hier nu kunnen parkeren.	
131.	<p>In de Rooseveltstraat mag in de toekomst met een werknemersvergunning geparkeerd mag worden. Echter in het tweede deel van de Rooseveltstraat, namelijk tot aan de Telderskade mag dit niet. Mogelijk dat het niet bekend is dat de Rooseveltstraat, en dus de bedrijvenzone Roosevelt &amp; Trekvliet, voorbij de Vrijheidslaan doorloopt en dat op dat deel van de Rooseveltstraat nog heel veel ondernemers gevestigd zijn die geen ruimte hebben om te parkeren op eigen terrein. Ook deze ondernemers moeten in de gelegenheid gesteld worden om te kunnen parkeren in de nabije omgeving van hun bedrijf. Het betreffen hier geen kantoorpanden waar men in de ochtend vroeg aankomt en in de avond weer vertrekt, maar productiebedrijven die op diverse momenten van de dag goederen aan- en afvoeren. Het is ondoenlijk dat deze bedrijven 500 meter verderop moeten parkeren om vervolgens met een steekwagentje de goederen naar plek van bestemming vervoeren. Het verzoek is om ook dit deel van de Rooseveltstraat mee te nemen in het werknemersvergunning gebied.</p>	<p>In het noordelijk deel van de Rooseveltstraat liggen veel woningen met een 'bedrijf aan huis'. Hiervoor liggen openbare parkeerplaatsen die voornamelijk door de bewoner en/of medewerkers van het bedrijf gebruikt worden. De bewoner kan een bewonersvergunning aanvragen en voor het bedrijfsdeel gelden de vergunningsvoorwaarden die ook voor andere bedrijven (en hun werknemers) gelden. Wanneer dit deel van de Rooseveltstraat ook aangewezen wordt als parkeeraanbod voor mensen met een werknemersvergunning, waaronder ook werknemers die niet in de straat werken, komen de plaatsen voor de bedrijfswoningen meer onder druk te staan. Werknemers in het noordelijk deel van de Rooseveltstraat kunnen met een werknemersvergunning parkeren in het zuidelijk deel van de Rooseveltstraat of het parkeerterrein achter de 5 mei-hal. Voor het laden lossen kan de rijbaan gebruikt worden. Mocht dit in de toekomst problemen geven, kan overwogen worden om een officiële laad- en losplaats aan te leggen.</p>	Geen
132.	<p>Het invoeren van betaald parkeren in de bedrijvenzone vereist een wezenlijk ander invoeringsscenario dan in woonwijken en de nodige aandachtspunten zijn hierbij nog niet uitgewerkt. Bedrijvenzones kennen namelijk vrachtwagenparkeerplaatsen, los- en laadplaatsen, eigen terreinen en "grijze" gebieden (de inrichting van het terrein laat de bezoeker in het ongewisse of het eigen terrein is of openbaar gebied). Deze zaken krijgen in de huidige plannen weinig tot geen aandacht. Wij vragen dan ook bedrijventerreinen aan te merken als bedrijvenzones en daar het parkeerbeleid op af te stemmen.</p>	<p>In overleg met ondernemers worden afspraken gemaakt over de inrichting (noodzakelijke maatregelen voor de invoering van betaald parkeren) van de Rooseveltstraat. Hierbij zal rekening worden gehouden met eigendomsgrenzen, een veilig gebruik van de weg en parkeerplaatsen en het laden en lossen. In een later stadium kan eventueel een herinrichtingsplan gemaakt worden.</p>	Geen
133.	<p>Een aantal ondernemers in de bedrijvenzone Roosevelt &amp; Trekvliet zijn in de positie te kunnen parkeren op eigen terrein. Met de invoering van betaald parkeren zullen deze terreinen aantrekkelijk worden voor vreemd parkeerders. Ondernemers dienen maatregelen te nemen die deze vreemd parkeerders tegengaan. Hierbij gaat het vaak om grote investeringen. In de laatste plannen wordt aangegeven dat er wordt gekeken naar een voorziening voor ondernemers die deze investeringen doen verzachten. Onduidelijk is waaruit dit zal bestaan. Graag ontvangen</p>	<p>De gemeente stelt een budget van €300.000,- beschikbaar om bedrijven te ondersteunen bij het financieren van maatregelen om het eigen terrein te beschermen. Nadat is aangetoond dat er daadwerkelijk sprake is van vreemdparkeerders en andere maatregelen, zoals bebording, niet effectief zijn gebleken, kan de gemeente maximaal 50% van de kosten voor haar rekening nemen, tot maximaal €7.500,- voor het plaatsen van een 'doorsnee' afsluiting. Hierbij kan gedacht worden aan een eenvoudige slagboom of parkeerbeugel. Standaard kosten hiervoor zullen nader worden bepaald.</p>	Geen

	wij informatie over de uitwerking.		
134.	In de bedrijvzone Roosevelt & Trekvliet vinden dagelijks laad- en losactiviteiten plaats. Op diverse plaatsen zijn dan ook laad- en losplaatsen gecreëerd, zowel op eigen terrein als openbaar gebied. Hiervoor is in een eerder schrijven van oktober 2014 hiervoor al aandacht gevraagd. In een informatiebijeenkomst is mondeling toegezegd dat laad- en losplaatsen niet worden belast met parkeerbelasting. Wat verstaat de gemeente onder laden en lossen, hoe ziet de inrichting van die laad- en losplaatsen eruit en hoe wordt omgegaan met handhaven op die plaatsen?	In overleg met ondernemers worden afspraken gemaakt over de inrichting (noodzakelijke maatregelen voor de invoering van betaald parkeren) van de Rooseveltstraat. Hierbij zal rekening worden gehouden met eigendomsgrenzen, een veilig gebruik van de weg en parkeerplaatsen en het laden en lossen. In een later stadium kan eventueel een herinrichtingsplan gemaakt worden. Laad- en losplaatsen langs de openbare weg worden aangeduid met het bord E7 en zijn bedoeld voor het onmiddellijk laden en lossen van goederen. Parkeren is hier verboden. Laad- en losplaatsenvallen buiten het betaalde regime. Wanneer er geen sprake is van laden en lossen, kan hierop gehandhaafd worden.	Geen
135.	De bedrijvzone Roosevelt & Trekvliet kent vrachtwagenparkeerplaatsen. Binnen de huidige plannen is hierover geen uitgewerkt voorstel te vinden. Hoe wordt hiermee omgegaan betreffende handhaving, hoogte van de gelden, parkeervergunningen enz.?	In overleg met ondernemers worden afspraken gemaakt over de inrichting (noodzakelijke maatregelen voor de invoering van betaald parkeren) van de Rooseveltstraat. Hierbij zal rekening worden gehouden met eigendomsgrenzen, een veilig gebruik van de weg en parkeerplaatsen, het laden en lossen en het parkeren van vrachtwagens. In een later stadium kan eventueel een herinrichtingsplan gemaakt worden.	Geen
136.	De ondernemersvereniging bedrijvzone Roosevelt & Trekvliet denkt ook met de gemeente na over de herinrichting van de Rooseveltstraat, infrastructuur en het bestemmingsplan (revitalisering). Hierbij is het van essentieel belang om goed te kijken naar de inrichting van o.a. laad- en losplaatsen, de kadastrale grenzen privéterrein/openbaar gebied en vrachtwagenparkeerplaatsen. Ondernemers vragen zich af of de gemeente bereid is openbaar terrein te willen verkopen voor het creëren van extra parkeergelegenheid op eigen terrein.	Vanwege het maatschappelijk belang is de gemeente heel terughoudend in het verkopen van openbare ruimte en openbare parkeergelegenheid. In overleg met ondernemers worden afspraken gemaakt over de inrichting (noodzakelijke maatregelen voor de invoering van betaald parkeren) van de Rooseveltstraat. Hierbij zal rekening worden gehouden met eigendomsgrenzen, een veilig gebruik van de weg en parkeerplaatsen en het laden en lossen. In een later stadium kan eventueel een herinrichtingsplan gemaakt worden.	Geen
137.	Bij de gebiedsontwikkeling Kooiplein is altijd uitgegaan van gratis parkeren voor de komende 10 jaar. Op basis hiervan is de begroting opgesteld voor de vestiging van de Albert Heijn. Begrepen is dat bewoners met een vergunning B1 en B2 gratis op maaiveld mogen parkeren, maar wel voor gebruik van de garages moeten betalen. Bewoners buiten deze gebieden moeten voor altijd betalen. Klanten zouden voor het eerste uur parkeren niet moeten hoeven betalen. Wanneer dit eerste uur door Albert Heijn aan de klant vergoed wordt, kost dit bij 30% autogebruik en 20.000 betalende klanten per week op jaarbasis € 350.000,--. Dit bedrag kunnen wij niet opbrengen, terwijl het eerste uur gratis parkeren voor de exploitatie wel noodzakelijk is. Dit zorgt	De gemeenteraad wordt voorgesteld om Vergunninghouders en bezoekers van de commerciële functies die parkeren in de openbare parkeergarages, gedurende de eerste vier jaar na openstelling, voor het eerste uur parkeren niet te laten betalen	Geen

	er dan ook voor dat het contract niet getekend kan worden, wat voor alle betrokken partijen een ramp is.		
138.	<p>Het invoeren van betaald parkeren (Zone B2) heeft zeer nadelige gevolgen voor het bedrijf Scal Medische Diagnostiek. Bij dit diagnostisch centrum komen dagelijks ongeveer 150 bezoekers/patiënten voor een bloedafname of een biometrisch onderzoek op verwijzing van een huisarts. Afhankelijk van de drukte zal deze bezoeker/patiënt tussen de 5 minuten en 30 minuten aanwezig zijn. Een biometrisch onderzoek vindt plaats op afspraak met een gemiddelde duur van 20 minuten tot een uur.</p> <p>Van de 150 bezoekers/patiënten komen er tussen de 60 en 80 met de auto. Deze zullen dus conform het ontwerpbesluit moeten gaan betalen voor het parkeren op de Rooseveltstraat. Scal beschikt over een beperkt aantal (25) parkeerplaatsen op het eigen terrein naast het pand. Vanwege een 10-tal bedrijfsauto's en meer dan 30 medewerkers is het niet mogelijk het parkeerterrein open te stellen voor de bezoekers/patiënten. Invoering van betaald parkeren zal voor vele bezoekers/patiënten nadelige gevolgen hebben en Scal zal haar toeloop zien teruglopen, met alle financiële gevolgen van dien.</p> <p>Het doel van de invoering van de parkeerregulering is de bestrijding van de parkeeroverlast in de wijken. Hier gaat het echter om een bedrijven zone, waarbij veel bedrijven een eigen parkeerterrein hebben en is er geen sprake van parkeeroverlast. Aangezien de meeste bezoekers op de Rooseveltstaat niet parkeren voor lange tijd maar voor een kortstondig bezoek aan een bedrijf ligt het instellen van een blauwe zone (maximaal 2 uur) meer voor de hand.</p>	Om kort parkeerders te faciliteren in zone B2 is gekozen voor een starttarief van €0,10 per uur voor de eerste 120 minuten parkeren. Bezoekers zijn dus maximaal €0,10 kwijt voor een behandeling in het Scal. Verwachting is dat de invoering van betaald parkeren niet zal leiden tot een afname van het aantal bezoekers.	Geen
139.	Beide zijden van de Lammenschansweg worden aangewezen als terrein/straatsectie voor werknemersvergunningen voor sectie V. Als alle 70 beschikbare plaatsen worden benut, zou dat er toe kunnen leiden dat dat ten koste gaat van parkeerruimte voor de bewoners van de Lammenschansweg en de bezoekers van de Petruskerk. De relatie tussen de werknemersvergunningen en de beschikbare plaatsen voor de bewoners van de Lammenschansweg moet daarom goed gemonitord worden. Deze monitoring zal op enigerlei wijze moeten worden verankerd in de ontwerpbesluiten die nu voorliggen, evenals het feit dat aanpassing van de ontwerpbesluiten dient plaats te vinden als de uitkomsten van de monitoring	Langs beide Zijden van de Lammenschansweg (ten noorden van het spoor) is de parkeerdruk laag. Zelfs wanneer alle 70 werknemers tegelijkertijd aanwezig zijn, resteert er voldoende ruimte voor bewoners. Desalniettemin wordt de ontwikkeling van de parkeerdruk binnen en buiten het reguleringsgebied uitgebreid gemonitord. Hiertoe wordt een plan van aanpak opgesteld welke in het najaar van 2015 door BenW wordt vastgesteld.	Geen



	daar aanleiding toe geven.		
140.	Het is inefficiënt voor bedrijven met medewerkers in deeltijd, flexibele contracten of die minder dagen werken dat een werknemersvergunning slechts op één kenteken gezet kan worden. Dit is meer iets uit de oude tijd toen iedereen nog in 5 dagen 40 uur werkte. Waarom geen vergunningen die flexibel in te zetten zijn? Of op meerdere kentekens, of op naam van bedrijf?	De bedrijfsvergunning wordt uitgegeven op naam van het bedrijf. Deze vergunning is nodig voor de bedrijfsvoering en kan flexibel gebruikt worden. Dit geldt niet voor de werknemersvergunning. Deze is persoonsgebonden en kan derhalve niet op meerdere kentekens worden gezet. Het aantal vergunningen waarvoor een bedrijf in aanmerking komt, is onder meer afhankelijk van het aantal personen dat werkzaam is bij het bedrijf en niet van het aantal fte. Daardoor houden we rekening met parttime werknemers. Zowel de ontwikkeling van de parkeerdruk als de uitgifte van (werknemers)vergunningen zal goed gemonitord worden.	Geen
141.	Kenteken moet op naam staan van de medewerker. Bij sommige werknemers is dit niet het geval (bijvoorbeeld leaseauto, gezinsauto, ..). Deze voorwaarde is daarmee onredelijk.	In geval het een leaseauto betreft, dient er bij de aanvraag een leasecontract overlegd te worden, alsmede een brief van de werkgever waarin aangegeven wordt dat de betreffende werknemer aangemerkt kan worden als de bestuurder van het voertuig. In andere gevallen behoort het kenteken te corresponderen met de eigenaar van het voertuig.	Geen
142.	Criterium voor aantal werknemersvergunningen is het aantal werkzame personen ingeschreven bij KvK, waarom niet de afstand tot het werk.	Door: - het aantal werknemersvergunningen waarvoor een bedrijf in aanmerking komt, te koppelen aan het aantal werkzame personen binnen het bedrijf - de parkeercapaciteit voor werknemers op het eigen terrein in mindering te brengen op het totale aantal werknemersvergunningen waarvoor het bedrijf in aanmerking komt een maximaal aantal uit te geven vergunningen per gebied vast te stellen, beoogt de gemeente het aantal 'langparkerende vreemdparkerders' in woonwijken terug te dringen. Tevens zorgt de regulering er voor dat bedrijven genoodzaakt worden om de eigen parkeercapaciteit zo efficiënt mogelijk te gebruiken. De verantwoordelijkheid voor het bepalen welke medewerkers op het eigen terrein mogen parkeren en/ of voor welke werknemers een werknemersvergunning aangevraagd wordt, ligt bij de werkgever. Het afstandscriterium kunnen zij hierbij een rol laten spelen.	Geen
143.	Het is niet bepaald democratisch de werknemersvergunningen te verlenen op basis van wie het eerst komt, wie het eerst maalt.	Om ervoor te zorgen dat de beschikbare gestelde ruimte voor werknemersvergunningen zo eerlijk mogelijk verdeeld wordt, zijn de volgende regels opgesteld: - het aantal werknemersvergunningen waarvoor een bedrijf in aanmerking komt, wordt gekoppeld aan het aantal werkzame personen binnen het bedrijf - de parkeercapaciteit voor werknemers op het eigen terrein wordt in mindering gebracht op het totale aantal werknemersvergunningen waarvoor het bedrijf in aanmerking komt - per gebied wordt een maximaal aantal uit te geven vergunningen vastgesteld.	Geen

		Net als bij de uitgifte van vergunningen in de binnenstad, bepaalt de datum van binnenkomst de volgorde van afhandeling. Door voornoemde regels wordt echter voorkomen dat de eerste aanvrager een groot deel van de te vergeven vergunningen 'opsnoept'.	
144.	In de Rooseveltstraat is niet te zien of je op de openbare weg parkeert, of op eigen terrein. Hoe wordt helder gemaakt waar de werknemersvergunning geldt.	In overleg met ondernemers worden afspraken gemaakt over de inrichting (noodzakelijke maatregelen voor de invoering van betaald parkeren) van de Rooseveltstraat. Hierbij zal rekening worden gehouden met eigendomsgrenzen, een veilig gebruik van de weg en parkeerplaatsen en het laden en lossen. In een later stadium kan eventueel een herinrichtingsplan gemaakt worden.	Geen
145.	Invoering van betaald parkeren heeft grote negatieve gevolgen voor winkelcentrum de Luifelbaan en de exploitatie daarvan. Er zullen minder bezoekers komen, aangezien er in de omgeving andere winkelcentra zijn met gratis parkeren, waardoor de omzet voor de winkeliers zal dalen met alle gevolgen van dien. Daarnaast wordt de beleggingswaarde voor ASR lager, wat nadelig is voor de gedane investeringen en eventueel nadelig is voor toekomstige investeringen.	Naar aanleiding van overleg met onder meer ASR is besloten om zone B onder te verdelen in een zone B1 en B2 ten behoeve van bovenwijkse voorzieningen. In zone B2 - waar de Luifelbaan binnenvalt – is de zaterdag (drukste bezoekers dag) buiten de regulering gelaten en is er een starttarief van €0,10 per uur voor de eerste 120 minuten geïntroduceerd. Deze wijziging van beleid, alsmede het feit dat de Luifelbaan beschikt over twee openbaar toegankelijke parkeergarages, zorgen ervoor dat het winkelcentrum goed bereikbaar blijft voor bezoekers. Daarbij kunnen bewoners uit het gehele reguleringsgebied met hun bewonersvergunning parkeren rondom het winkelcentrum. De verwachting dat sprake is van terugloop van het aantal bezoekers aan de Luifelbaan wordt dan ook niet door ons gedeeld.	Geen
146.	De besluiten zijn, louter op basis van politieke en financiële motieven en niet op verkeerskundige motieven en daarmee onzorgvuldig en ongemotiveerd tot stand gekomen. Er wordt te weinig rekening gehouden met de belangen van de Luifelbaan. De noodzaak tot het invoeren van betaald parkeren ontbreekt. Er is dan ook sprake van willekeur en strijd met artikel 225 Gemeentewet.	Al jaren ontvangt de gemeente klachten van bewoners uit de schilwijken over een te hoge parkeerdruk. Dit wordt ondersteund door de tellingen. In de gebieden waar het college parkeerregulering wil invoeren, parkeren -naast de eigen bewoners van de wijk- ook veel 'langparkerende vreemdparkerders'. 'Langparkerende vreemdparkerders' zijn parkeerders die geen (eind)bestemming hebben in het gebied, maar hier parkeren omdat het gratis/vrij is. Dit kunnen bijvoorbeeld forenzen zijn, die de auto parkeren en verder reizen met de trein of bewoners, bezoekers en werknemers die een bestemming hebben in het restrictiegebied (binnenstad en blauwe zones) maar niet willen betalen voor het parkeren of niet in aanmerking komen voor een vergunning of ontheffing. Door de invoering van parkeerregulering zullen deze langparkerende vreemdparkerders verdwijnen en komt er meer ruimte voor bewoners. Bij de begrenzing van het reguleringsgebied wordt aansluiting gezocht bij natuurlijke/fysieke barrières, zoals een kanaal, spoorlijn of grote doorgaande weg. Binnen dit aangewezen gebied	Geen

		<p>bevinden zich ook straten waar bewoners (nog) geen parkeeroverlast ervaren of vallen er straten buiten waar door bewoners juist wel een te hoge parkeerdruk ervaren wordt. Door te kiezen voor duidelijke grenzen en een eenduidig parkeerregime (zones, tijden en tarieven) worden verdere verdringingseffecten (auto's die verplaatst worden naar gebieden die nog gratis/vrij zijn) tegengegaan en de parkeersituatie op straat overzichtelijk gehouden voor gebruikers en handhavers.</p> <p>Dat er verdringingseffecten optreden bij de invoering van regulering in (delen van) wijken, heeft het experiment met de blauwe zones aangetoond. De gebieden waar regulering ingevoerd wordt, zijn dan ook zorgvuldig aangewezen en verkeerskundige motieven hebben hieraan ten grondslag gelegen.</p> <p>Het feit dat zone B is onderverdeeld in een zone B1 en B2 en er een starttarief van €0,10 per uur voor de eerste 120 minuten parkeren is geïntroduceerd, geeft aan dat er wel degelijk rekening is gehouden met de belangen van de Luifelbaan.</p>	
147.	<p>De ontwerpbesluiten voorzien niet in een (nadeel)compensatie. Het compensatiefonds is alleen bedoeld voor eigenaren van particuliere parkeerterreinen op maaiveld en niet voor de te maken kosten voor aanpassingen in de parkeergarage bij de Luifelbaan.</p>	<p>Omdat niet is te verwachten dat er door de invoering van betaald parkeren sprake zal zijn van het teruglopen van inkomsten en/of van bezoekersaantallen, is evenmin te verwachten dat ondernemers schade zullen lijden die voor vergoeding in aanmerking komt. In verband daarmee is in de regeling zelf niet voorzien in nadeelcompensatie. Mocht toch sprake zijn van nadeel dat voor compensatie in aanmerking komt, dan kan een verzoek om nadeelcompensatie worden ingediend op basis van de Verordening Nadeelcompensatie 2014. De regeling voor private parkeerterreinen geldt voor alle private terreinen. Wel is er een aantal voorwaarden aan verbonden, zoals de voorwaarde dat aangetoond moet zijn dat eigen maatregelen om vreemdparkerders te weren niet helpen. De gemeente vergoedt dan 50% tot maximaal 7.500 euro.</p>	Geen
148.	<p>Het invoeren van betaald parkeren strookt niet met de in de maak zijnde Regionale Retailvisie 071, waarin wordt aangegeven dat de Luifelbaan een regionale functie heeft, waarbij een goede parkeersituatie essentieel is.</p>	<p>Naar aanleiding van overleg met ASR is besloten om zone B onder te verdelen in een zone B1 en B2. In zone B2 - waar de Luifelbaan binnenvalt – is de zaterdag (drukste bezoeker dag) buiten de regulering gelaten en is er een starttarief van €0,10 per uur voor de eerste 120 minuten geïntroduceerd. Door deze wijziging van beleid, alsmede het feit dat de Luifelbaan beschikt over twee openbaar toegankelijke garages, wordt een goede parkeersituatie gecreëerd en blijft het winkelcentrum goed bereikbaar voor bezoekers.</p>	Geen
149.	<p>Betaald parkeren als ingrijpende vorm van regulering mede gelet op de (potentiele) nadelige gevolgen kan alleen worden ingevoerd na volledig en deugdelijk</p>	<p>Al jaren ontvangt de gemeente klachten van bewoners uit de schilwijken over een te hoge parkeerdruk. Dit wordt ondersteund door de tellingen.</p>	Geen

	<p>onderzoek door verkeers- en parkeerdeskundigen en met in acht neming van alle relevante belangen. Daarbij is het van belang rekening te houden met neveneffecten en specifieke kenmerken van het gebied. De Evaluatie Proef met Blauwe Zone Leiden en de parkeerbezettingsmeting van Mobycon zijn hiervoor onvoldoende. Dit is mede weergegeven in een verstrekt rapport van Royal HaskoningDHV.</p>	<p>In de gebieden, waar het college parkeerregulering wil invoeren, parkeren -naast de eigen bewoners van de wijk- ook veel 'langparkerende vreemdparkerders'. 'Langparkerende vreemdparkerders' zijn parkeerders die geen (eind)bestemming hebben in het gebied, maar hier parkeren omdat het gratis/vrij is. Dit kunnen bijvoorbeeld forenzen zijn, die de auto parkeren en verder reizen met de trein of bewoners, bezoekers en werknemers die een bestemming hebben in het restrictiegebied (binnenstad en blauwe zones) maar niet willen betalen voor het parkeren of niet in aanmerking komen voor een vergunning of ontheffing. Door de invoering van parkeerregulering zullen deze langparkerende vreemdparkerders verdwijnen en komt er meer ruimte voor bewoners. Bij de begrenzing van het reguleringsgebied wordt aansluiting gezocht bij natuurlijke/fysieke barrières, zoals een kanaal, spoorlijn of grote doorgaande weg. Binnen dit aangewezen gebied bevinden zich ook straten waar bewoners (nog) geen parkeeroverlast ervaren of vallen er straten buiten waar door bewoners juist wel een te hoge parkeerdruk ervaren wordt. Door te kiezen voor duidelijke grenzen en een eenduidig parkeerregime (zones, tijden en tarieven) worden verdere verdringingseffecten (auto's die verplaatst worden naar gebieden die nog gratis/vrij zijn) tegengegaan en de parkeersituatie op straat overzichtelijk gehouden voor gebruikers en handhavers. Dat er verdringingseffecten optreden bij de invoering van regulering in (delen van) wijken, heeft het experiment met de blauwe zones aangetoond. De gebieden waar regulering ingevoerd wordt, zijn dan ook zorgvuldig aangewezen en verkeerskundige motieven hebben hieraan ten grondslag gelegen. Het feit dat zone B is onderverdeeld in een zone B1 en B2 en er een starttarief van €0,10 per uur voor de eerste 120 minuten parkeren is geïntroduceerd, geeft aan dat er wel degelijk rekening is gehouden met de belangen van de Luifelbaan</p>	
<b>150.</b>	<p>Hoewel van mening dat er geen parkeerregulering nodig is, doet een eventuele Blauwe Zone rondom de Luifelbaan meer recht aan het doel van parkeerregulering, de diverse belangen en het voorkomen van een waterbedeffect. Dit ondanks de reeds doorgevoerde aanpassingen (dubbeltjestarief, zonewijziging), waardoor ook al verschillende regimes naast elkaar bestaan. Voorgesteld wordt om dit eerst (eventueel als proef) in te voeren en te evalueren.</p>	<p>Het experiment met de blauwe zones, dat vanaf 2012 tot heden is ingevoerd in 7 gebieden, is reeds geëvalueerd. De gemeenteraad heeft besloten het experiment te beëindigen en de blauwe zones om te zetten in betaald parkeren. Door het invoeren van een starttarief van €0,10 per uur voor de eerste 120 minuten parkeren, worden kort parkeerders gefaciliteerd en lang parkeerders geweerd. Door grote gebieden met eenzelfde regime in te richten wordt voorkomen dat verschillende regimes door elkaar lopen en er onduidelijke situaties ontstaan voor gebruikers en handhavers.</p>	Geen
<b>151.</b>	<p>Invoeren van betaald parkeren zorgt ervoor</p>	<p>Bezoekers van het winkelcentrum kunnen zelf de</p>	Geen

	<p>dat bezoekers een extra handeling moeten verrichten, wat ongeacht het tarief weerstand oplevert. Er zal dan ook sprake zijn van een sterke daling van het aantal bezoekers, zeker het aanbod in concurrerende winkelcentra zonder parkeerregime.</p>	<p>keuze maken tussen parkeren in de openbaar toegankelijke parkeergarages of op een betaalde plaats op straat. Rondom het winkelcentrum zullen voldoende parkeerautomaten geplaatst worden en worden bezoekers gewezen op de mogelijkheid om met de gsm betalen. Hierdoor wordt de loopafstand geminimaliseerd en het gemak bevorderd.</p> <p>Het 'dubbeltjes'-parkeren gedurende de eerste twee uur zal naar stellige overtuiging niet leiden tot weerstand, zeker niet als daardoor de parkeermogelijkheden op straat toenemen.</p>	
152.	<p>De ondernemers aan De Luifelbaan willen zekerheid over het verkrijgen van werknemers- en bedrijfsvergunningen. Dit staat nu onvoldoende vast, wat in strijd is met de rechtszekerheid. Hierbij zijn zij van mening dat de limitering van het aantal vergunningen onvoldoende is onderbouwd en dient te worden geschrapt.</p>	<p>Conform de uitgangspunten die door de gemeenteraad zijn vastgesteld, wordt er een maximaal aantal werknemersvergunningen verstrekt per gebied. Om dit aantal zo eerlijk mogelijk te verdelen is het aantal te verkrijgen per bedrijf gekoppeld aan het aantal werkzame personen binnen het bedrijf. Tevens worden eventuele parkeerplaatsen voor werknemers op het eigen terrein in mindering gebracht op het totale aantal werknemersvergunningen waar een bedrijf recht op heeft. De Luifelbaan valt in gebied VI. Hier worden in totaal 150 werknemersvergunningen beschikbaar gesteld. In eerste instantie worden 125 werknemersvergunningen uitgegeven waarmee op de Rooseveltstraat en op het parkeerterrein achter de 5 Mei-hal geparkeerd kan worden. Wanneer deze 125 werknemersvergunningen verleend zijn, kunnen er nog 25 werknemersvergunningen verleend worden waarmee in de rest van het gebied geparkeerd kan worden. Gelet op het feit dat veel bedrijven in dit gebied de beschikking hebben over eigen parkeergelegenheid, is de verwachting dat een maximum van 150 werknemersvergunningen volstaat. Daarnaast kunnen bedrijven in zone B maximaal twee bedrijfsvergunningen aanschaffen. Wel dient aangetoond te worden dat het voertuig nodig is voor de bedrijfsvoering (vervoer van zware, kwetsbare en/of omvangrijke goederen). Door het beschikbaar stellen van werknemers- en bedrijfsvergunningen komt de bereikbaarheid en bedrijfsvoering van bedrijven niet in gevaar.</p>	Geen
153.	<p>Onze fysiotherapiepraktijk heeft onder andere een regiofunctie. Met name mensen die gebruik maken van fysiotherapie zijn vaak tijdelijk minder valide en komen met de auto. Door de invoering van betaald parkeren vrezen wij dat een deel van de cliënten zal kiezen voor therapie elders, wat ongunstig is voor het voortbestaan van onze praktijk. Daarnaast komen veel medewerkers van buiten Leiden. Verzoek tot een uitzondering, danwel versoepeling van het regelement met betrekking tot het aantal bezoekerspassen en vergunningen voor medewerkers. Een</p>	<p>De fysiotherapiepraktijk valt binnen zone B1. In zone B1 geldt geen starttarief van €0,10 per uur voor de eerste 120 minuten parkeren. Binnen een zone uitzonderingen maken, zorgt naast onduidelijkheid bij gebruikers en handhavers vooral voor een groot risico op misbruik. Waarom immers in een zijstraat €2 per uur betalen als men in de omgeving van de fysiotherapiepraktijk voor €0,10 kan parkeren. Dit zou kunnen resulteren in een hogere bezetting en minder ruimte voor klanten. Bovendien zou het wijzigen van het tarief een precedentwerking hebben. Klanten die woonachtig zijn in het reguleringsgebied (grootste deel van Leiden)</p>	Geen

	redelijk alternatief zou een dubbeltjestarief voor het 1e uur parkeren zijn.	kunnen met hun vergunning nabij de praktijk parkeren. Klanten die buiten het reguleringsgebied wonen, zullen zelf een afweging moeten maken tussen betaald parkeren in de directe omgeving, de praktijk bezoeken buiten de reguleringstijden (na 19.30 ) of per fiets/openbaar vervoer komen (indien fysiek mogelijk). Hetzelfde geldt voor klanten van praktijken in het huidige restrictiegebied. Ook voor de uitgifte van werknemersvergunningen is het niet mogelijk om een uitzondering te maken. Dit schept een precedent voor andere bedrijven/praktijken in het reguleringsgebied. Wellicht kan onderzocht worden of het mogelijk is om parkeerplaatsen op het eigen terrein te realiseren.	
154.	Door invoering van betaald parkeren rondom De Luifelbaan treedt concurrentievervalsing op ten opzichte van het Wagnerplein, waar geen betaald parkeren wordt ingevoerd. De Churchilllaan vormt voor onder andere auto's komende uit Voorschoten geen natuurlijke afscheiding en er kan dan ook eenvoudig voor het Wagnerplein in plaats van De Luifelbaan gekozen worden. Daarom het verzoek om af te zien van de invoering van betaald parkeren rondom De Luifelbaan.	De Luifelbaan heeft de beschikking over twee openbaar toegankelijke parkeergarages, waar men gratis kan parkeren. Daarnaast kunnen bezoekers rondom het winkelcentrum op straat parkeren voor een starttarief van €0,10 voor de eerste 120 minuten parkeren. Ook kunnen bewoners uit het gehele reguleringsgebied met hun bewonersvergunning parkeren rondom het winkelcentrum. Hiermee wordt een goede bereikbaarheid gegarandeerd en zal er geen concurrentievervalsing optreden ten opzichte van andere winkelcentra.	Geen
155.	In het Boerhaave district is 1 plek, helemaal aan de rand, aangewezen voor het parkeren van werknemers. Deze plek is goed bruikbaar voor de bedrijven in het Houtkwartier, maar voor bedrijven in bijvoorbeeld de Vogelwijk is dit echt te ver weg. Werknemers moeten dan ruim 20 minuten lopen van de (betaalde) parkeerplek naar hun werk. Dat is onwenselijk. De grote bedrijven in het district (Diaconessenhuis en scholen) zijn goed voorzien middels deze indeling. De ZZP-ers in het district zullen gaan werken met de bewonersvergunningen, maar vooral voor de (kleinere) ondernemingen lijkt het zeer slecht geregeld.	In gebied II worden in eerste instantie 175 werknemersvergunningen verleend, waarmee op het Lugdunumterrein geparkeerd kan worden. Als deze allemaal vergeven zijn, worden er nog 75 werknemersvergunningen beschikbaar gesteld waarmee in de rest van het gebied geparkeerd kan worden. Reden daarvoor is om de woonwijken zo min mogelijk te belasten met werknemers parkeren. Het college acht het derhalve van belang om eerst het aangewezen terrein te vullen alvorens plaatsen in de woonwijken beschikbaar te stellen. Dit heeft als consequentie dat de loopafstand voor bepaalde werknemers groter is dan voor andere. Zowel de ontwikkeling van de parkeerdruk als de uitgifte van (werknemers)vergunningen zal goed gemonitord worden. Hiertoe wordt een plan van aanpak opgesteld welke in het najaar van 2015 door BenW wordt vastgesteld. Naar aanleiding daarvan kan het college kijken naar optimalisaties.	Geen
156.	Er bestaat de mogelijkheid van 75 'losse' vergunningen die aanvraagd kunnen worden. Deze vergunningen worden pas uitgegeven wanneer de 'vaste' plekken vergeven zijn. Het lijkt een goede aanvulling om de vastgestelde plekken te vergeven aan de bedrijven in die omgeving, dus het Houtkwartier, terwijl de 'losse' vergunningen uitgegeven gaan worden aan bedrijven die verder weg liggen, dus	Er is geen koppeling aangebracht tussen het adres van de aanvrager en het te vergeven 'vaste' terrein. Het is immers ook nog niet duidelijk of er meer aanvragen ingediend worden dan dat er plaatsen beschikbaar zijn op het 'vaste' terrein. Het college acht het van belang om eerst het aangewezen terrein te vullen alvorens plaatsen in de woonwijken beschikbaar te stellen.	Geen

	bijvoorbeeld de Vogelwijk. Zo blijft de 'parkeerdruk door werknemers' goed verspreid door de wijken en is het goed werkbaar voor alle partijen.		
157.	Het is onwenselijk dat alle parkeerplaatsen op eigen terrein meegenomen worden bij de werknemersvergunningen, deze kunnen ook voor klanten nodig zijn (bijvoorbeeld bij een kinderdagverblijf). Door deze allemaal aan personeel uit te geven kan er veel overlast en een onveilige situatie in de buurt ontstaan.	Alleen de plaatsen op het eigen terrein die beschikbaar zijn voor het personeel, worden in mindering gebracht op het totale aantal werknemersvergunningen waar een bedrijf recht op heeft. Het aantal parkeerplaatsen dat beschikbaar is voor werknemers wordt berekend aan de hand van de bedrijfsvoering (SBI code) en bijbehorend werknemerspercentage.	Geen
158.	Er is aangegeven dat gekeken gaat worden naar het aantal werkzame personen in en bedrijf in plaats van naar het aantal FTE. Dit is nog niet correct in alle stukken opgenomen.	Deze wijziging zal correct in de stukken worden opgenomen.	Geen
159.	De aanvraag en toewijzing van de werknemersvergunningen gaat via de werkgevers lopen. Betekent dit dat een bedrijf een aantal werknemersvergunningen kan aanvragen en die voor meerdere auto's kan gebruiken. Of moet een werkgever namens iedere medewerker persoonlijk een vergunning aanvragen op kenteken? Wanneer een vergunning voor meerdere auto's gebruikt kan worden kan een bedrijf aanzienlijk minder vergunningen nodig hebben. Dit voorkomt ook dat er een tekort aan vergunningen voor een bedrijf ontstaat als mensen met een vergunning vertrekken bij een bedrijf (en dus hun vergunning opzeggen) terwijl nieuwe medewerkers dan onderaan een wachtlijst van een nieuwe vergunning komen te staan.	De bedrijfsvergunning wordt uitgegeven op naam van het bedrijf. Deze vergunning is nodig voor de bedrijfsvoering en kan flexibel gebruikt worden. Dit geldt niet voor de werknemersvergunning. Deze is persoonsgebonden. Het aantal werknemers waarvoor een bedrijf in aanmerking komt, is afhankelijk van het aantal personen dat werkzaam is bij het bedrijf en het aantal parkeerplaatsen waarover het bedrijf beschikt op eigen terrein. Daarnaast geldt er een maximaal aantal uit te geven werknemersvergunningen per gebied. Door de werknemersvergunning niet te koppelen aan een bedrijf, behouden andere werknemers ook de mogelijkheid om een vergunning aan te schaffen. Wanneer een werknemer geen recht meer heeft op een vergunning, dient de vergunning immers weer 'ingeleverd' te worden. Deze komt dan weer beschikbaar voor een andere werknemer (van een ander bedrijf). Deze mogelijkheid zou niet bestaan wanneer de vergunning op naam staat van het bedrijf. Dan zou de vergunning overgaan op een andere werknemer van hetzelfde bedrijf. Zowel de ontwikkeling van de parkeerdruk als de uitgifte van (werknemers)vergunningen zal goed gemonitord worden. Mochten er problemen ontstaan kan het college overwegen de regulering aan te passen.	Geen
160.	De voorwaarden waaronder een ondernemer in aanmerking komt voor een bedrijfsvergunning zijn versoepeld. De nieuwe eis betreft zware, kwetsbare of omvangrijke goederen. Dit lijkt legitiem in de binnenstad, waar zeer beperkt parkeerruimte beschikbaar is. Echter, in zone B, waar aanzienlijk meer ruimte is, is deze eis wellicht niet noodzakelijk. Wij verzoeken het college met klem om bij het toetsen van deze eis ook rekening te houden met de beschikbare parkeerruimte in het gebied van het bedrijf.	De genoemde eis is niet nieuw. De eis van het vijf maal per dag laden en lossen is komen te vervallen en daarmee is de bedrijfsvergunning vereenvoudigd. Wel moet een bedrijf aan kunnen tonen dat ze de auto nodig hebben voor de bedrijfsvoering. Aangezien er meer ruimte is in zone B, kunnen bedrijven hier maximaal 2 bedrijfsvergunningen aanschaffen. Dit in tegenstelling tot zone A waar slechts één bedrijfsvergunning per bedrijf aangeschaft kan worden. De eisen blijven gelijk in beide zones.	Geen
161.	De kosten voor een bedrijfsvergunning zijn	Parkeerregulering in de schilwijken wordt	Geen

	<p>in verhouding met een bewonersvergunning erg hoog. In het centrum (zone A) worden de kosten voor een bedrijfsvergunning 2,5 keer zo hoog als voor een bewonersvergunning, namelijk €424,20 per jaar. In zone B wordt een bedrijfsvergunning van €339,00 per jaar maar liefst 6,7 keer zo duur als een bewonersvergunning a €50,00 per jaar. Deze grote verschillen zijn, zeker in zone B waar door ondernemers weinig tot geen overlast wordt ervaren, niet te rechtvaardigen. Aangezien er een gelimiteerd aantal bedrijfsvergunningen wordt afgegeven, maximaal 1 per bedrijf in zone A en 2 per bedrijf in zone B, zijn argumenten omtrent ontmoediging niet valide. Een vermenigvuldiging met factor 2 van de kosten voor een bedrijfsvergunning ten opzichte van een bewonersvergunning lijkt ons gelegitimeerd, hetgeen een kleine verlaging betekent voor zone A en een forse verlaging van de kosten voor bedrijfsvergunninghouders in zone B.</p>	<p>ingevoerd om 'langparkerende vreemdparkerders' te weren, zodat er meer ruimte komt voor bewoners. De gemeente heeft gekozen voor een kostendekkend vergunning tarief voor bewoners in de schilwijken. Dit is ook te billijken, omdat de ruimte in de binnenstad schaarser is en de reguleringsdagen en – tijden uitgebreider zijn dan in de schilwijken. Daarbij kan een bewoner met een bewonersvergunning in zone A ook in zone B parkeren. Andersom is dit niet mogelijk. De bedrijfsvergunning moet dan ook niet vergeleken worden met de bewonersvergunning. De bedrijfsvergunning in zone A en zone B zijn wel vergelijkbaar. Met dit verschil dat er in zone B – omdat er doorgaans iets meer ruimte is - maximaal 2 bedrijfsvergunningen aangeschaft kunnen worden in plaats van één zoals in zone A. Verder is de bedrijfsvergunning in zone A langer geldig en ook op zondag te gebruiken. Daarom is de bedrijfsvergunning in zone B circa €100,= goedkoper.</p>	
162.	<p>Het verzoek om de tijden waarin de klussenbusvergunning geldig is aan te passen aan de tijden van het betaald parkeren, dat wil zeggen verlengen van 17:00 uur tot 21:00 uur. Op die manier worden mensen die reeds in het bezit zijn van een klussenbusvergunning niet verplicht na 17:00 uur alsnog te betalen.</p>	<p>De eindtijd van de geldigheid van de klussenbusvergunning is gelijkgesteld met de gangbare eindtijd van het klussen. Tevens is dit de tijd dat bewoners weer terugkomen van het werk en een parkeerplaats in de omgeving van een woning willen vinden. Mocht een klus langer duren dan 17.00 uur, moet het geldende uurtarief betaald worden. De klussenbusvergunning is goedkoper dan een bedrijfsvergunning (zone A) en mag daarnaast in beide zones gebruikt worden.</p>	Geen
163.	<p>Het is verstandig bij het toekennen van werknemersvergunningen ook te kijken naar de locatie van het bedrijf en de afstand tot de parkeergebieden. In sommige gevallen kan het voorgestelde beleid resulteren in loopafstanden van meer dan 10 minuten, wat een averechts effect heeft.</p>	<p>Door:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- het aantal werknemersvergunningen waarvoor een bedrijf in aanmerking komt, te koppelen aan het aantal werkzame personen binnen het bedrijf</li> <li>- de parkeercapaciteit voor werknemers op het eigen terrein in mindering te brengen op het totale aantal werknemersvergunningen waarvoor het bedrijf in aanmerking komt</li> <li>- een maximaal aantal uit te geven vergunningen per gebied vast te stellen,</li> </ul> <p>beoogt de gemeente het aantal 'langparkerende vreemdparkerders' in woonwijken terug te dringen. Tevens zorgt de regulering er voor dat bedrijven genoodzaakt worden om de eigen parkeercapaciteit zo efficiënt mogelijk te gebruiken. Naast de aangewezen terreinen waarop met een werknemersvergunning geparkeerd kan worden, worden er ook werknemersvergunningen uitgegeven waarmee in de rest van het gebied geparkeerd kan worden. Deze worden echter pas uitgegeven, als het maximaal aantal werknemersvergunningen voor de aangewezen terreinen in een gebied bereikt is.</p>	Geen



		Reden daarvoor is om de woonwijken zo min mogelijk te belasten met werknemers parkeren. Dit heeft inderdaad wel als consequentie dat de loopafstand voor bepaalde werknemers groter is dan voor andere.	
164.	In Zone B (onder andere bedrijventerrein De Waard) heerst onrust over het aantal werknemersvergunningen per bedrijf. Juist bij dit bedrijventerrein is geen sprake van parkeeroverlast, maar kunnen niet voldoende werknemersvergunningen worden verkregen, zodat voor het parkeren betaald moet gaan worden.	Het niet opnemen van De Waard in het reguleringsgebied zal leiden tot een ongewenste toename van parkeerders die geen bestemming hebben op De Waard. Dit leert de ervaring die is opgedaan met de blauwe zones. Regulering blijft dan ook noodzakelijk. Naar aanleiding van zienswijzen heeft het college besloten het aantal uit te geven werknemersvergunningen per bedrijf op bedrijventerrein De Waard en het Veilingterrein te verhogen. Hier kan voor 1 op de 5 werknemers een werknemersvergunning aangeschaft kan worden. De overige regels - aftrek van het aantal parkeerplaatsen voor werknemers op het eigen terrein en het maximaal aantal uit te geven werknemersvergunningen in het gebied - blijven ongewijzigd.	Aanpassing K.31.2: verhoging van uitgifte werknemersvergunningen op De Waard en het Veilingterrein
165.	Kan een percentage incurante parkeerplaatsen in gemeentelijke parkeergarages beschikbaar worden gesteld voor bedrijfs- en werknemersvergunningen?	De gemeentelijke parkeergarages zijn bedoeld voor bezoekers aan de binnenstad. Daarnaast wordt reeds een deel van de garages beschikbaar gesteld aan bewoners. Wel is het voor een ieder mogelijk om een abonnement aan te schaffen voor de gemeentelijke garages. Zie voor meer informatie de gemeentelijke website.	Geen
166.	Wat is de regeling voor de bedrijfsparkeervergunning? Ten kosten van welke parkeerplaatsen gaat dit?	Een bedrijf gevestigd in zone A kan maximaal één bedrijfsvergunning aanschaffen. Een bedrijf in zone B heeft de mogelijkheid om er twee aan te schaffen. Voorwaarde is wel dat moet worden aangetoond dat het motorvoertuig nodig is voor de bedrijfsvoering. Deze noodzaak wordt slechts aanwezig geacht als het vervoer van zware, kwetsbare of omvangrijke goederen betreft. Met een bedrijfsvergunning kan alleen geparkeerd worden in de vergunde zone.	Geen
167.	Op het bedrijventerrein De Waard is momenteel en naar verwachting ook in de toekomst geen parkeerprobleem. Invoering van een parkeerregime is dan ook niet noodzakelijke. De grootste parkeerdruk is momenteel aanwezig in de omgeving van de kringloopwinkel Het Warenhuis aan de Willem Barentszstraat hoek J.C. de Rijpstraat te vinden. Daarnaast staan er door de wijk op de openbare weg diverse aanhangers langdurig geparkeerd en staan in de J.C. de Rijpstraat ter hoogte van nummer 20 en in de Willem Barentszstraat permanent containers op de openbare weg. Het lijkt ook onwaarschijnlijk dat bewoners van de Zeeheldenbuurt in het gebied gaan parkeren, aangezien er maar één ontsluitingsweg is, parkeren uit het zicht op een verlaten industrieterrein onaantrekkelijk	Het niet opnemen van De Waard in het reguleringsgebied zal leiden tot een ongewenste toename van parkeerders die geen bestemming hebben op De Waard. Bij de begrenzing van het reguleringsgebied wordt aansluiting gezocht bij natuurlijke/fysieke barrières, zoals een kanaal, spoorlijn of grote doorgaande weg. Binnen dit aangewezen gebied bevinden zich ook straten waar bewoners (nog) geen parkeeroverlast ervaren of vallen er straten buiten waar door bewoners juist wel een te hoge parkeerdruk ervaren wordt. Door te kiezen voor duidelijke grenzen en een eenduidig parkeerregime (zones, tijden en tarieven) worden verdere verdringingseffecten (auto's die verplaatst worden naar gebieden die nog gratis/vrij zijn) tegengegaan en de parkeersituatie op straat overzichtelijk gehouden voor gebruikers en handhavers.	Geen

	is en het parkeren voor de deur (in de buurt) juist een argument is voor het voorgestelde parkeerbeleid.	Dat er verdringingseffecten optreden bij de invoering van regulering in (delen van) wijken, heeft het experiment met de blauwe zones aangetoond. De gebieden waar regulering ingevoerd wordt, zijn dan ook zorgvuldig aangewezen en verkeerskundige motieven hebben hieraan ten grondslag gelegen.	
<b>168.</b>	Toepassing van parkeerregulering op bedrijventerrein De Waard wordt niet gerechtvaardigd door het doel: het terugdringen van parkeeroverlast in de woonwijken. Er is hier geen parkeeroverlast en geen woonwijk. Daarnaast zullen juist werknemers en bezoekers van De Waard gaan parkeren in ongereguleerde wijken (o.a. Waardereiland en ronde de Hoge Rijndijk), welke zich op loopafstand bevinden.	Zie 167  Het college heeft besloten het aantal uit te geven werknemersvergunningen per bedrijf op bedrijventerrein De Waard te verhogen. Aangezien hier vooral werknemers (en bezoekers van de bedrijven) parkeren, zou een te stringente regeling kunnen leiden tot leegstand. De wijziging houdt in dat bedrijven op De Waard voor 1 op de 5 werknemers een werknemersvergunning aan kunnen schaffen. De overige regels - aftrek van het aantal parkeerplaatsen voor werknemers op het eigen terrein en het maximaal aantal uit te geven werknemersvergunningen in het gebied - blijven ongewijzigd. Zowel de ontwikkeling van de parkeerdruk als de uitgifte van (werknemers)vergunningen zal goed gemonitord worden. Hiertoe wordt een plan van aanpak opgesteld welke in het najaar van 2015 door BenW wordt vastgesteld. Naar aanleiding daarvan kan het college kijken naar optimalisaties.	Aanpassing K.31.2: verhoging uitgifte werknemersvergunningen op De Waard en het Veilingterrein
<b>169.</b>	Er wordt een onredelijk laag aantal bedrijfs- en werknemersvergunningen verstrekt, zeker aan grote verkeers-intensieve bedrijven.	Het college heeft besloten het aantal uit te geven werknemersvergunningen per bedrijf op bedrijventerrein De Waard te verhogen. Aangezien hier vooral werknemers (en bezoekers van de bedrijven) parkeren, zou een te stringente regeling kunnen leiden tot leegstand. De wijziging houdt in dat bedrijven op De Waard voor 1 op de 5 werknemers een werknemersvergunning aan kunnen schaffen. De overige regels - aftrek van het aantal parkeerplaatsen voor werknemers op het eigen terrein en het maximaal aantal uit te geven werknemersvergunningen in het gebied - blijven ongewijzigd. Zowel de ontwikkeling van de parkeerdruk als de uitgifte van (werknemers)vergunningen zal goed gemonitord worden. Hiertoe wordt een plan van aanpak opgesteld welke in het najaar van 2015 door BenW wordt vastgesteld. Naar aanleiding daarvan kan het college kijken naar optimalisaties.	Aanpassing K.31.2: verhoging uitgifte werknemersvergunningen op De Waard en het Veilingterrein
<b>170.</b>	De berekeningsmaatstaf houdt geen rekening met het verschil in parkeerbehoefte tussen een lokale onderneming met een beperkt aantal medewerkers en een grote verkeers-intensieve onderneming. Het maximaal aantal te verstrekken bedrijfsvergunningen blijft immers gelijk, terwijl het maximaal aantal te verstrekken	De bedrijfsvergunning wordt in de praktijk alleen aangevraagd door bedrijven die niet kunnen beschikken over parkeergelegenheid op het eigen terrein. Een grote verkeers-intensieve onderneming zal ook de beschikking hebben over eigen parkeercapaciteit voor voertuigen die nodig zijn voor de bedrijfsvoering. Bij het berekenen van het aantal werknemersvergunningen wordt de eigen parkeercapaciteit – die beschikbaar is voor	Geen

	werknemersvergunningen niet progressief stijgt. Dit zorgt ervoor dat een grote onderneming slechts marginaal in haar parkeerbehoefte kan voorzien.	werknemers – afgetrokken van het totale aantal werknemersvergunningen waar een bedrijf recht op heeft. Bij het bepalen van het aantal plaatsen op eigen terrein dat beschikbaar is voor werknemers, worden de SBI codes en bijbehorend werknemerspercentages gebruikt. Een bedrijf waar veel bezoekers parkeren, zullen dan ook minder aftrek hebben dan een bedrijf waar weinig tot geen bezoekers parkeren. Daarmee wordt wel degelijk rekening gehouden met het type bedrijf dat de werknemersvergunningen aanvraagt.	
171.	Invoering van het parkeerbeleid zal tot een waardedaling van het bedrijfspand en de daarin gedane investeringen leiden.	Voor bedrijven zijn goede regelingen opgenomen met betrekking tot bedrijfs- en werknemersvergunningen. De bedrijven blijven hiermee goed bereikbaar voor werknemers en klanten. De verwachting over mogelijke gevolgen voor de waarde van bedrijfspanden wordt dan ook niet door ons gedeeld.	Geen
172.	Wanneer de werknemers die niet kunnen beschikken over een vergunning voor de parkeerkosten gecompenseerd moeten worden, leidt dit tot aanzienlijke kosten, welke bij de werkgever terecht komen. Bij een bedrijf dat opereert in een extreem concurrerende markt is dat een directe bedreiging voor het voortbestaan van het bedrijf en daarmee de werkgelegenheid in Leiden.	Met de opgestelde regeling verwachten wij zoveel mogelijk werknemers te kunnen faciliteren. Net als de ontwikkeling van de parkeerdruk, zal ook de uitgifte van de verschillende vergunningen gemonitord worden. Hiertoe wordt een plan van aanpak opgesteld welke in het najaar van 2015 door BenW wordt vastgesteld. Mochten er problemen ontstaan, kan het college overwegen om de regeling aan te passen. Daarnaast kunnen bedrijven een vervoerplan opstellen om het gebruik van openbaar vervoer en de fiets te bevorderen.	Geen
<b>VI. Overig</b>			
173.	De kosten van de uitbreiding van het betaald parkeren zullen zeker hoger uitvallen, aangezien er met 2 soorten betaalautomaten gewerkt wordt. Wanneer een jaar gewacht wordt en alles getest wordt, kan in één keer goed over gegaan worden.	De automaten voor de uitbreiding worden in één keer aanbesteed, waardoor de kosten afnemen. Tevens zijn de nieuwe automaten geschikt om kentekenparkeren te faciliteren. Na de invoering van de digitalisering behoeven er dan ook geen nieuwe automaten aangeschaft te worden. De kosten zullen derhalve niet hoger uitvallen.	Geen
174.	Invoeren van betaald parkeren verjaagt de inwoners uit de stad, waardoor onder andere winkelleegstand optreedt in de binnenstad met verval tot gevolg	Parkeerregulering in de schilwijken wordt ingevoerd om parkeeroverlast als gevolg van langparkerende auto's, die daar geen bestemming hebben, terug te dringen. Wanneer het aantal vreemdparkerers afneemt, komt er meer ruimte voor bewoners en verbetert de leefbaarheid in de wijk. De invoering van betaald parkeren zal dan ook niet leiden tot een vertrek van inwoners uit de stad.	Geen
175.	Blij met de invoering van betaald parkeren, aangezien er tot op vandaag veel overlast is van mensen die net buiten de Blauwe Zone in onze wijk parkeren. Wij verwachten dat dit met de uitbreiding van het betaald parkeren over is en wij met een vergunning weer in onze eigen wijk kunnen parkeren.	Dit is de reden voor de invoering van parkeerregulering.	Geen
176.	Werkelijke reden voor de invoering van betaald parkeren in zone B, lijkt te zijn om	Het doel is niet om extra inkomsten te genereren. Dit wordt onderschreven door de lage tarieven	Geen

	extra gemeentebelasting te heffen.	voor bewoners- en werknemersvergunningen en het tarief van €0,10 per uur voor de eerste 120 minuten parkeren in zone B2. Parkeerregulering in de schilwijken wordt ingevoerd om parkeeroverlast als gevolg van langparkerende auto's, die daar geen bestemming hebben, terug te dringen. Wanneer het aantal vreemdparkerders afneemt, komt er meer ruimte voor bewoners en verbetert de leefbaarheid in de wijk.	
177.	Maatregel is een belastingverhoging, welke tot een kostbare bureaucratische invoering en handhaving leidt.	Doel van het invoeren van parkeerregulering is het doelmatig verdelen van de beschikbare parkeercapaciteit over de verschillende doelgroepen. Daarbij is het uitgangspunt dat de bewonersvergunning kostendekkend is. Tegenover de kosten die gemaakt worden voor de plaatsing van bebording en automaten, handhaving en administratieve handelingen, staan inkomsten uit naheffingsaanslagen (bekeuringen) en verkoop van vergunningen.	Geen
178.	De overlast/parkeerdruk zal naar verwachting alleen maar toenemen, aangezien eerst betaald parkeren wordt ingevoerd in Zone B1 en pas een jaar later in Zone B2.	Getracht wordt om de uitrol van parkeerregulering in alle gebieden in 2016 af te ronden. Het is praktisch onontkoombaar dat er enige tijd tussen de verschillende fases zit, omdat de bebording en automaten moeten worden geplaatst (alsmede het opheffen van blauwe zones, indien van toepassing). Indien er overlast ontstaat is het van tijdelijke duur.	Geen
179.	Parkeerruimte in en nabij het centrum is schaars. Betaald parkeren zorgt voor veel ongebruikte parkeerruimte en dit is zonde bij een schaars goed.	Doel van het invoeren van parkeerregulering is het doelmatig verdelen van de beschikbare parkeercapaciteit over de verschillende doelgroepen. Door betaald parkeren in de schilwijken in te voeren zullen 'langparkerende vreemdparkerders' verdwijnen en komt er meer ruimte voor bewoners en kort parkeerders. Omdat bewoners overdag niet allemaal aanwezig zijn, worden per gebied ook een aantal werknemersvergunningen verstrekt. Zo worden de plaatsen zo efficiënt mogelijk gebruikt.	Geen
180.	Betaald parkeren levert ergernis, overbodige financiële en administratieve lasten op voor burgers en bedrijven en mantelzorgers en bezoekers en noem maar op.	Al jaren ontvangt de gemeente klachten van bewoners uit de schilwijken over een te hoge parkeerdruk. Dit wordt ondersteund door tellingen. In de gebieden waar het college parkeerregulering wil invoeren, parkeren -naast de eigen bewoners van de wijk- ook veel 'langparkerende vreemdparkerders'. Dit zijn parkeerders die geen (eind)bestemming hebben in het gebied, maar hier parkeren omdat het gratis/vrij is. Dit kunnen bijvoorbeeld forenzen zijn, die de auto parkeren en verder reizen met de trein of bewoners, bezoekers en werknemers die een bestemming hebben in het restrictiegebied (binnenstad en blauwe zones) maar niet willen betalen voor het parkeren of niet in aanmerking komen voor een vergunning of ontheffing. Door de invoering van parkeerregulering zullen deze vreemdparkerders verdwijnen en komt er meer ruimte voor bewoners. Voor andere doelgroepen, worden vergunningen beschikbaar gesteld. Ook zijn de	Geen

		reguleringsdagen en –tijden ingekort ten opzichte van de binnenstad en geldt er in zone B2 een tarief van €0,10 per uur voor de eerste 120 minuten parkeren. Hierdoor verwachten wij een regeling op te hebben gesteld die voor een ieder acceptabel is.	
181.	Door de werkzaamheden rondom het Kooiplein is er een onzekere situatie rondom de beschikbare parkeerplekken. Daarnaast is het de vraag of de parkeergarages gereed zijn wanneer de tijdelijke parkeerplekken verdwijnen. Tenslotte hebben we al jaren durende overlast vanwege de bouwwerkzaamheden. Opgeteld vinden wij het erg voor de hand liggend wanneer de gemeente Leiden de bewoners die in de directe omgeving van de bouwwerkzaamheden Kooiplein wonen de parkeervergunning kosteloos te verstrekken totdat alles hier in de buurt gereed is. Het zou te gek voor woorden zijn wanneer betaald moet worden voor een parkeervergunning in een tijd van veel overlast en onzekerheid wat betreft beschikbare parkeerplekken.	De tijdelijke parkeerplaatsen die zijn gerealiseerd, zullen verdwijnen zodra de bouw van de garage aanvangt. Op dat moment zullen er elders in de omgeving tijdelijke parkeerplaatsen gerealiseerd worden om de overlast tot een minimum te beperken. De parkeervergunningen zullen niet gratis verstrekt worden. Het parkeerbeleid ten aanzien van bewoners parkeren wordt kosten neutraal uitgevoerd. Dit wil zeggen dat tegenover de kosten voor handhaving (in woonwijken), aanschaf automaten en dergelijke, inkomsten moeten staan uit de verkoop van bewonersvergunningen.	Geen
182.	Kunnen de bewoners van de flat Cronestein met ongeveer 100 appartementen waar veel ouderen wonen een plek in de tegenover gelegen parkeerplaats/garage huren.	Het is niet mogelijk om plaatsen in deze garage te huren. De parkeerplaatsen behoren bij het bedrijf en zijn bedoeld voor werknemers en bezoekers.	Geen
183.	Ik vrees dat door het invoeren van betaald parkeren, het gebruik van de auto voor de korte afstand erg zal toenemen.	Het experiment met het opheffen van de zonering in de binnenstad heeft aangetoond dat er niet of nauwelijks sprake is van een toename van het aantal korte afstandsritten. In de huidige situatie kunnen bewoners van de schilwijken ook overal vrij parkeren. Alleen vanaf 2012 geldt in de blauwe zones – gedurende de reguleringstijden - een maximale parkeerduur van 2 uur. De invoering van betaald parkeren zal dan ook niet leiden tot extra verkeersbewegingen.	Geen
184.	De gemeente heeft in de nieuwbouwplannen in de nieuwbouwwijk van het Haagwegkwartier grenzend aan de Potgieterlaan zo'n 30% van de bestaande parkeerplaatsen weggenomen bij de herinrichting (zijde Potgieterlaan en parkeerterrein hoek Toussaintkade). Daarbij is er ook niet gedacht aan de bouw van de Moskee. De parkeerplaatsen die daar worden gecreëerd zijn niet afdoende, de parkeerdruk in deze wijk zal alleen maar toenemen.	Als gevolg van de nieuwbouw zijn per saldo geen parkeerplaatsen weggehaald in het Haagwegkwartier. De circa 15 parkeerplaatsen die zijn opgeheven in de Potgieterlaan, zijn gecompenseerd in de omgeving. Bij de bouw van de moskee wordt voldaan aan de gemeentelijke parkeereis die gesteld is. Wij verwachten hierdoor dan ook geen problemen in de omgeving.	Geen
185.	Op welke basis of vanuit welk oogpunt is dit besluit genomen. Wordt hierbij niet dezelfde fout gemaakt als bij het instellen van de blauwe zones, welke nu niet voor niets verdwijnen.	Al jaren ontvangt de gemeente klachten van bewoners uit de schilwijken over een te hoge parkeerdruk. Dit wordt ondersteund door tellingen. In de gebieden waar het college parkeerregulering wil invoeren, parkeren -naast de eigen bewoners van de wijk- ook veel 'langparkerende	Geen

		<p>vreemdparkeerders'. Dit zijn parkeerders die geen (eind)bestemming hebben in het gebied, maar hier parkeren omdat het gratis/vrij is. Dit kunnen bijvoorbeeld forenzen zijn, die de auto parkeren en verder reizen met de trein of bewoners, bezoekers en werknemers die een bestemming hebben in het restrictiegebied (binnenstad en blauwe zones) maar niet willen betalen voor het parkeren of niet in aanmerking komen voor een vergunning of ontheffing. Door de invoering van parkeerregulering zullen deze vreemdparkeerders verdwijnen en komt er meer ruimte voor bewoners.</p> <p>Bij de begrenzing van het reguleringsgebied wordt aansluiting gezocht bij natuurlijke/fysieke barrières, zoals een kanaal, spoorlijn of grote doorgaande weg.</p> <p>Van belang is dat er grote aaneengesloten gebieden gereguleerd worden met eenzelfde regime om verdere verdringingseffecten (auto's die verplaatst worden naar gebieden die nog gratis/vrij zijn) tegen te gaan en de parkeersituatie op straat inzichtelijkheid te houden voor gebruikers en handhavers.</p> <p>De blauwe zones zijn kleiner van omvang, waardoor er verdringingseffecten optreden rondom de zones.</p> <p>Na de invoering van de blauwe zone heeft de gemeente echter veel positieve reacties ontvangen en uit de tellingen blijkt dat er in de blauwe zone gebieden geen sprake meer is van overlast. Een groot nadeel is dat de blauwe zones gepaard gaan met hoge kosten. Daarom is nu gekozen voor betaald parkeren,</p>	
<b>186.</b>	<p>De eigenaar van het bedrijventerrein de Veiling (De Raad B.V.) wil het parkeren op de omliggende wegen zo moeilijk mogelijk maken, vermoedelijk om hun eigen dure ondergrondse parkeergarage te vullen tegen hoge tarieven. Kan de gemeente Leiden iets tegen deze praktijken van de Raad B.V. ondernemen ten einde meer parkeergelegenheid te creëren, zowel voor bezoekers van de bedrijven als voor bewoners. Het zou mooi zijn als de gemeente er voor zou kunnen zorgen dat de Raad B.V. een volledige stoep om de 3 bedrijfspanden aan de pompoenweg aanlegt en er zorg voor kan dragen dat de parkeerbelemmeringen (zoals geplaatste zwerfkeien vlak langs de weg) opgeheven worden.</p>	<p>De gemeente is in overleg met de eigenaar van het Veilingterrein om de situatie goed te bekijken.</p>	Geen
<b>187.</b>	<p>Graag vernemen wij uw visie omtrent de verwachting van de verkeerscirculatie door het moskeebezoek aan de Ter Haarkade, de daarbij behorende bezoekersaantallen en de capaciteit van het bij de moskee behorende parkeerterrein.</p>	<p>De verkeerscirculatie, verwachte bezoekersaantallen en parkeercapaciteit bij de moskee, zijn reeds meegenomen in de procedure voor de bouwvergunning en het bestemmingsplan. Omdat voldaan wordt aan de parkeereis die door de gemeente gesteld wordt, verwachten wij geen parkeerproblemen in de</p>	Geen

<b>188.</b>	<p>Het parkeerterrein Haagweg en de activiteiten in het pand Haagweg 4 e.o. hebben een sterk aanzuigende werking op het verkeer door en in het Haagwegkwartier Noord, deze gaat gepaard met parkeeroverlast, en dat geldt in sterke mate ook op de zaterdag. Die parkeeroverlast resulteert niet alleen in een hoge parkeerdruk maar ook in fout parkeren (op het trottoir, op straathoeken, etc.).</p>	<p>omgeving.</p> <p>Naar aanleiding van vele verzoeken tijdens de eerste consultatieronde in september 2014, heeft het college ervoor gekozen om de reguleringstijden en – dagen in de schilwijken minder ruim te nemen dan in het huidige reguleringsgebied. In het huidige restrictiegebied geldt betaald parkeren van maandag tot en met zaterdag van 9.00 - 21.00 uur en op zondag van 13.00 – 21.00 uur. Dit beleid blijft gelden in de binnenstad en stationsomgeving. In de nieuw toe te voegen reguleringsgebieden (inclusief Vreewijk, Transvaal I en Maredijkbuurt) gaat betaald parkeren gelden van maandag tot en met zaterdag van 9.00 – 19.30 uur in zone B1 en van maandag tot en met vrijdag van 9.00 – 19.30 uur in zone B2. Door de reguleringstijd te verlagen naar 19.30 uur en de zondag (en zaterdag in B2) vrij te geven, wordt het onder andere makkelijker voor bewoners om bezoek te ontvangen. Ander voordeel is dat de tarieven voor bewonersvergunningen lager liggen dan in de binnenstad. Gezien bovengenoemde voordelen en de ligging heeft het college er voor gekozen om Haagwegkwartier Noord vooralsnog in zone B2 te plaatsen. De gemeente is op de hoogte van de huidige parkeerdruk, maar verwacht dat met de gekozen reguleringsdagen en -tijden per zone de parkeerdruk omlaag gaat. Hiermee zal ook het fout parkeren afnemen. Te meer, daar er goed gehandhaafd zal worden.</p> <p>Ná invoering van parkeerregulering wordt de parkeerdruk in de gehele stad gemonitord en wordt ook gekeken naar Haagweg kwartier Noord. Hiertoe wordt een plan van aanpak opgesteld welke in het najaar van 2015 door BenW wordt vastgesteld. Mocht blijken dat de bezettingsgraad in de avonden of op vrije weekenddagen in de wijk onacceptabel hoog is (geworden), kan het college overwegen de reguleringstijden/-dagen te verruimen. In overleg met de reeds opgerichte klankbordgroep worden hierover procesafspraken gemaakt.</p>	Geen
<b>189.</b>	<p>Verzoek om de parkeersituatie van de wijk Groenord twee maanden na invoering van betaald parkeren in Fase 2 (het gebied ten zuiden van de W. de Zwijgerlaan) te evalueren. Wanneer dan blijkt dat in Groenord zich geen parkeerproblemen voordoen, de invoering van betaald parkeren in Groenord voor eeuwig of tot dat er daadwerkelijk parkeerproblemen ontstaan uit te stellen.</p>	<p>Al tijdens de uitrol, gaan we de effecten van de uitbreiding monitoren.</p> <p>De uitgangspunten voor de grenzen van het reguleringsgebied zijn door de gemeenteraad vastgesteld. Deze zal dan ook niet aangepast worden. Ervaring met de blauwe zones leert dat invoering van restrictie in het ene gebied, leidt tot een verhoging van de parkeerdruk in aangrenzende gebieden. Gelet op de nabijheid van de binnenstad, zullen vooral werknemers niet schromen de auto te parkeren ten noorden van de Willem de Zwijgerlaan. Dit is niet wenselijk.</p>	Geen
<b>190.</b>	<p>De Awb vereist zorgvuldigheid en belangenafweging bij de totstandkoming van besluiten. Het besluit om invoeren van</p>	<p>Al jaren ontvangt de gemeente klachten van bewoners uit de schilwijken over een te hoge parkeerdruk. Dit wordt ondersteund door de</p>	Geen

	<p>betaald parkeren middels het coalitieakkoord erdoor te kunnen drukken, is verre van democratisch. In het verleden is de burger toegezegd, dat in de wijken om het centrum draagvlakonderzoek vooraf zou gaan aan invoering van een fiscale maatregel voor het parkeren. Argumenten als zou door voortschrijdend inzicht deze stap overgeslagen kunnen worden, kunnen de toets van het bestuursrecht niet doorstaan.</p>	<p>tellingen.</p> <p>In de gebieden waar het college parkeerregulering wil in voeren, parkeren -naast de eigen bewoners van de wijk- ook veel 'langparkerende vreemdparkerers'. Danwel is in de betreffende gebieden op basis van de gemeten effecten uit de blauwe zone te verwachten dat de parkeerdruk toeneemt door 'langparkerende vreemdparkerers', indien ze niet binnen de gereguleerde zone worden opgenomen.</p> <p>'Langparkerende vreemdparkerers' zijn parkeerders die geen (eind)bestemming hebben in het gebied, maar hier parkeren omdat het gratis/vrij is. Dit kunnen bijvoorbeeld forenzen zijn, die de auto parkeren en verder reizen met de trein of bewoners, bezoekers en werknemers die een bestemming hebben in het restrictiegebied (binnenstad en blauwe zones) maar niet willen betalen voor het parkeren of niet in aanmerking komen voor een vergunning of ontheffing. Door de invoering van parkeerregulering zullen deze langparkerende vreemdparkerers verdwijnen en komt er meer ruimte voor bewoners.</p> <p>Bij de begrenzing van het reguleringsgebied wordt aansluiting gezocht bij natuurlijke/fysieke barrières, zoals een kanaal, spoorlijn of grote doorgaande weg. Binnen dit aangewezen gebied bevinden zich ook straten waar bewoners (nog) geen parkeeroverlast ervaren of vallen er straten buiten waar door bewoners juist wel een te hoge parkeerdruk ervaren wordt. Door te kiezen voor duidelijke grenzen en een eenduidig parkeerregime (zones, tijden en tarieven) worden verdere verdringingseffecten (auto's die verplaatst worden naar gebieden die nog gratis/vrij zijn) tegengegaan en de parkeersituatie op straat overzichtelijk gehouden voor gebruikers en handhavers.</p> <p>Dat er verdringingseffecten optreden bij de invoering van regulering in (delen van) wijken, heeft het experiment met de blauwe zones aangetoond. De gebieden waar regulering ingevoerd wordt, zijn dan ook zorgvuldig aangewezen.</p>	
<p><b>191.</b></p>	<p>Financiële onderbouwing en verantwoording over de op te leggen parkeertarieven ontbreken: Dat het raadsvoorstel 14.0082 met 14 moties de goedkeuring van de raad heeft meegekregen is tekenend voor een slecht doordacht voorstel. Dat al deze moties de opbrengst die u had willen genereren met 8 miljoen euro zou verlagen, maar dat de hele invoering van betaald parkeren toch nog kostendekkend zal zijn, toont aan, dat u die 8 miljoen bij de bewoners van de schil en op hun bezoek had willen verhalen. Alvorens u de burger belast met een fiscale parkeermaatregel, dient er een inzichtelijk financieel onderbouwd rapport aan ten</p>	<p>Het uitgangspunt voor de prijs van een bewonersvergunning is dat deze kostendekkend is. De kosten ten aanzien van de vergunningverlening en handhaving in woonwijken worden daarmee gedekt.</p> <p>Daarnaast ontvangt de gemeente inkomsten uit naheffingsaanslagen en kortparkeren. Met het aanpassen van de reguleringstijden en het invoeren van het starttarief van € 0,10 per uur voor de eerste 120 minuten, neemt dit laatste af. De kosten voor handhaving blijven echter nagenoeg gelijk.</p> <p>De inkomsten uit parkeren worden benut voor het optimaliseren van parkeren in de stad.</p> <p>Nadere informatie over de financiën is</p>	<p>Geen</p>



	grondslag te liggen. Tariefstellingen die de houdbaarheid van het zittende college hebben, wekken argwaan en zijn geen basis om het parkeerregime met vertrouwen tegemoet te zien.	opgenomen in het raadsbesluit over de kredietaanvraag en begrotingswijziging welke op 7 juli 2015 door de gemeenteraad is vastgesteld. Dit besluit staat op de gemeentelijke website.	
<b>192.</b>	Het nu al bijeenkomen van een klankbordgroep is te voorbarig en dient opgeschort te worden totdat u bovengenoemde zaken op orde heeft. De meerderheid van de deelnemers heeft in de eerste bijeenkomst al aangegeven geen voorstander te zijn van het betaald parkeren. Reden voor een aantal deelnemers om zich uit de klankbordgroep terug te trekken. Overige deelnemers nemen tegen wil en dank deel aan de klankbordgroep. Dit is een vorm van schijndemocratie, die u als bestuurders van Leiden niet zou mogen voorstaan.	Het vroegtijdig vormgeven van een klankbordgroep heeft voor de gemeente een meerwaarde. Het is dan immers ook mogelijk om zaken te bespreken die betrekking hebben op de uitrol van de regulering, zoals het plaatsen van borden en automaten. Het wel of niet invoeren van parkeerregulering is geen onderwerp van discussie meer. Hier is de klankbordgroep dan ook niet voor bedoeld. Dit is duidelijk aangegeven aan de leden van de klankbordgroep.	Geen
<b>193.</b>	De grondslag voor het ontwerpbesluit is de vigerende parkeerverordening 2015. In deze verordening zijn de tarieven en momenten waarop betaald parkeren zal gelden nog niet opgenomen. Hetzelfde geldt voor de bruikbaarheid van de vergunningen rondom winkelcentrum De Luifelbaan. Hiervoor is een apart besluit van de Raad nodig. Daarmee is de bevoegdheid tot het nemen van dit ontwerpbesluit nog niet aanwezig. Dit is in strijd met de algemene beginselen van behoorlijk bestuur, het zorgvuldigheids- en rechtszekerheidsbeginsel.	De tariefzones, reguleringsdagen- en tijden, alsmede de voorschriften met betrekking tot het gebruik van parkeerplaatsen en de verlening van vergunningen voor het parkeren zijn opgenomen in de K.31.1 en K.31.2 besluiten. Deze besluiten worden door het college genomen. De verordeningen worden na de zomer aan de gemeenteraad ter vaststelling aangeboden. De K31.1 en K31.2 treden in werking op 1 januari 2016, maar niet eerder dan nadat de verordeningen zijn vastgesteld.	Geen
<b>194.</b>	Stichting Radius zorgt er mede in opdracht van de gemeente Leiden voor dat ouderen zo lang mogelijk zelfstandig thuis kunnen blijven wonen. Om dit te bewerkstelligen hebben we diverse diensten die deze doelstelling ondersteunen. De door ons genoemde Brengdiensten (11 auto's/ bussen en 80 vrijwilligers) brengen onze klanten/deelnemers naar een scala van activiteiten in de samenleving en helpen ze hiermee tot achter de voordeur. Concreet zijn dit de volgende diensten: Maaltijd aan huis (voorheen het klassieke Tafeltjedekje), Klussendienst, personenalarmering, Thuisadministratie, Sterbus en Plusbus. Afhankelijk van de dienst zijn de vrijwilligers zeker 5 minuten tot een uur bij een cliënt aanwezig, ook omdat er rekening gehouden wordt met de leeftijd van onze klanten (dat wil zeggen: geen gehaast, geen afraffelen, nette communicatie, rust etc.). De 11 vervoersmiddelen bij de Stichting Radius verrichten dus stuk voor stuk zinnig en goed werk. Juist omdat we proberen deze mensen die nog zelfstandig thuis wonen , te ondersteunen en te laten	De regelgeving zoals aan de raad wordt aangeboden bevat veel verschillende producten voor diverse doelgroepen. Deze producten zijn niet alleen voor bedrijven maar ook voor burgers aan te vragen. Cliënten die mantelzorg ontvangen kunnen een mantelzorgparkeervergunning aanvragen. Cliënten die gebruik maken van de Sterbus en/of Plusbus kunnen voor de deur worden opgehaald en afgezet. Voor het in- en uitstappen van passagiers hoeft geen parkeerbelasting te worden betaald en is er ook geen vergunning nodig. Dit geldt ook voor het bezorgen van maaltijden door Tafeltjedekje. Stichting Radius heeft nu 1 bedrijfsvergunning en kan nog 1 bedrijfsvergunning aanvragen onder de nieuwe Parkeerverordening. Gezien het feit dat niet alle vrijwilligers gelijktijdig werkzaamheden uitvoeren in het gebied met betaald parkeren zijn wij van mening dat de diverse parkeerproducten voldoende zijn om de werkzaamheden uit te voeren.	Geen

	<p>participeren, zullen ze niet zo snel vereenzamen of zich zelf verwaarlozen. Het blijkt dat er geen vergunningsmogelijkheden zijn voor deze 11 voertuigen. Als Stichting mogen wij maximaal 2 bedrijfsvergunningen aanschaffen, waarbij voor de rest betaald moet worden. Graag willen wij voor al onze bussen een vergunning, zodat de vrijwilligers onbezorgd het voertuig alleen kunnen laten en hun aandacht aan de oude kwetsbare cliënten kunnen besteden.</p>		
<b>195.</b>	<p>Verzoek om vanaf de uitrol minimaal twee evaluatiemomenten in te bouwen: één na zes maanden en één na twaalf maanden. Tijdens deze evaluaties wordt onder meer onderzocht of het aantal uit te geven werknemersvergunningen (4% van het totale areaal) voldoende is, of dat dit moet worden verhoogd. Eveneens verdient het de aandacht om het proces van aanvragen van een vergunning te evalueren: waar loopt men tegenaan, wat is onduidelijk en waarom worden bepaalde verzoeken afgewezen? Niet alleen bewoners, maar ook juist de stem van de bedrijven dient tijdens deze evaluatie gehoord te worden.</p>	<p>De gemeente is voornemens alle genoemde zaken in de zienswijze mee te nemen in de evaluaties. De exacte evaluatie momenten moeten nog bepaald worden. Het is zeker denkbaar dat het eerste evaluatiemoment al eerder dan 6 maanden na de uitrol plaats zal vinden.</p> <p>Voor de evaluatie en monitoring wordt een plan van aanpak opgesteld welke in het najaar van 2015 door BenW wordt vastgesteld.</p>	Geen
<b>196.</b>	<p>Er wordt vermeld dat er parkeeronderzoeken zijn gedaan. In de wijk De Mors is dit echter nooit uitgevoerd.</p>	<p>Ook in de Mors zijn parkeeronderzoeken (tellingen) gehouden.</p>	Geen
<b>197.</b>	<p>Woning en volkstuin Ons Buiten liggen in twee verschillende parkeerregime gebieden. Vanwege de leeftijd moet er met de auto gereisd worden, maar dus ook betaald worden bij de volkstuin. Dit is niet op te brengen met de AOW. Dit gaat ook ten koste van de sociale contacten.</p>	<p>Ons Buiten ligt in zone B(2). Hier kan zowel met een bewonersvergunning van zone A als van zone B geparkeerd worden.</p>	Geen
<b>198.</b>	<p>Alleen bij een bepaalde parkeerdruk mag betaald parkeren worden ingevoerd. Deze parkeerdruk is rondom volkstuin Ons Buiten niet aanwezig.</p>	<p>Al jaren ontvangt de gemeente klachten van bewoners uit de schilwijken over een te hoge parkeerdruk. Dit wordt ondersteund door de tellingen.</p> <p>In de gebieden waar het college parkeerregulering wil in voeren, parkeren -naast de eigen bewoners van de wijk- ook veel 'langparkerende vreemdparkerers'. 'Langparkerende vreemdparkerers' zijn parkeerders die geen (eind)bestemming hebben in het gebied, maar hier parkeren omdat het gratis/vrij is. Dit kunnen bijvoorbeeld forenzen zijn, die de auto parkeren en verder reizen met de trein of bewoners, bezoekers en werknemers die een bestemming hebben in het restrictiegebied (binnenstad en blauwe zones) maar niet willen betalen voor het parkeren of niet in aanmerking komen voor een vergunning of ontheffing. Door de invoering van parkeerregulering zullen deze langparkerende vreemdparkerers verdwijnen en komt er meer ruimte voor bewoners.</p> <p>Bij de begrenzing van het reguleringsgebied wordt</p>	Geen

		<p>aansluiting gezocht bij natuurlijke/fysieke barrières, zoals een kanaal, spoorlijn of grote doorgaande weg. Binnen dit aangewezen gebied bevinden zich ook straten waar bewoners (nog) geen parkeeroverlast ervaren of vallen er straten buiten waar door bewoners juist wel een te hoge parkeerdruk ervaren wordt. Door te kiezen voor duidelijke grenzen en een eenduidig parkeerregime (zones, tijden en tarieven) worden verdere verdringingseffecten (auto's die verplaatst worden naar gebieden die nog gratis/vrij zijn) tegengegaan en de parkeersituatie op straat overzichtelijk gehouden voor gebruikers en handhavers.</p> <p>Dat er verdringingseffecten optreden bij de invoering van regulering in (delen van) wijken, heeft het experiment met de blauwe zones aangetoond. De gebieden waar regulering ingevoerd wordt, zijn dan ook zorgvuldig aangewezen.</p>	
--	--	--	--

**D. Biilage 1 Ingediende zienswijzen**

	<b>Namen</b>	<b>Behandeling onder nummer</b>
1.	Aelberts, S.	68
2.	Albrecht, L.	108
3.	Amha, A. / Abbink, J.	4, 87, 176
4.	Amstel, (P. van)	27, 65
5.	Baksteen, W.	10, 96
6.	Bavelaar, B.	34, 35, 36, 74, 75, 76, 77, 110, 166, 196
7.	Beeres, P.J.A. Horas Beheer	106, 107, 145, 146, 147, 148, 149, 150, 151, 152, 154
8.	Bergfeld, H.	25, 26, 189
9.	Besten, (M. den)	9, 113
10.	Blok, M.	6, 177
11.	Böck, (E. de)	40, 81, 173
12.	Boer, E. (Ondernemend Leiden)	195
13.	Boers, R.	59, 93, 94, 95, 117, 118, 119, 130, 186
14.	Bouma, R.	Te laat ingediend. Vergelijkbare beantwoording: 27, 65
15.	Bregman, P.	129
16.	Bresters, T.	16, 17, 91, 92
17.	Brounen, F.	104
18.	Buitendijk, A.	27, 65
19.	Clarisse J. / Budhathoki R.	41
20.	Colijn, J.	3
21.	Dam, (R. van)	27, 65
22.	Dangerman, R.	10, 96
23.	Deursen, (W. van)	10, 96
24.	Dijkerman, W.H.	29
25.	Dipten, (K. van)	153
26.	Dool, R. / Breijer, R.	111
27.	Duin, (S. van)	181
28.	Elias, F.	10, 96
29.	Evstafieva, V.	10, 96
30.	Flipsen, S.	27, 65
31.	Fokker, P.	138
32.	Fraikin, S.H.	27, 65
33.	Gaillard, F.	10, 96
34.	Gameren, H.A.	27, 65
35.	Gemeente Oegstgeest	18, 19
36.	Gobin, S.	27, 65
37.	Griekspoor, D.	10, 96
38.	Groen, M.J.	27, 65
39.	Groen, P.	23, 64
40.	Groenendijk, J.	67
41.	Hansen, I.	30, 52
42.	Hasselbach, R.	37
43.	Heemskerk, D.	1, 2
44.	Heijboer, J.	10, 96, 188
45.	Heijboer, M.	10, 96
46.	Hendriks, J.	140, 141, 142, 143, 144
47.	Hendriks, W.J.	11
48.	Hermens, S.	5, 46
49.	Hoogeveen, P.	56, 57, 89, 115, 182, 183
50.	Houwert, M.	112
51.	Huizer, G.J.	38, 78
52.	Hulsker, R.E.	32
53.	Idema, E.	10, 96
54.	Jong, (A. de) Ondernemersvereniging	98, 99, 131, 132, 133, 134, 135, 136

	Roosevelt & Trekvliet	
55.	Jong, (A.M. de)	50, 51
56.	Kantebeen, W.	27, 65
57.	Karpuz, H.	27, 65
58.	Kok, M.	21
59.	Kolenbrander, L.	42, 43, 44, 45
60.	Kooreman, C.	12
61.	Korfmann, G.	27, 65, 197, 198
62.	Korsan, E.	27, 65
63.	Kort, (E. van der)	54
64.	Kosten, A.	175
65.	Kraats, (S. van der)	55, 127
66.	Laken, M.C.E.	27, 65
67.	Leeuwen, (T. van)	10, 96, 120, 187
68.	Leijh, V. (ASR)	105, 106, 107, 145, 146, 147, 148, 149, 150, 151
69.	Lippens, B.	62
70.	Luteijn, L.	10, 96
71.	Marks, J.W.	27, 65
72.	Mierloo, (T. van)	20
73.	Mietes, P.	27, 65
74.	Mol, M.	39, 79, 80
75.	Mooi, W.M. (Heijmans)	125, 126
76.	Moolenaar, L.	8
77.	Moquette, F.	47, 48
78.	Noort, (G. van) (Saladin BV)	137
79.	Oerlemans, L.	24, 101, 102, 103
80.	Ouweneel, J.	10, 96
81.	Ozunsal, N.	27, 65
82.	Paridon, (C. van)	49
83.	Parijs, M.	27, 65
84.	Pawsom, M.J.	27, 65
85.	Poels, M.	90, 116, 184, 185
86.	Postma, J.J.	7
87.	Pouw, L.	10, 96
88.	Ramaharakh, M.	27, 65
89.	Ramaharakh, R.	27, 65
90.	Reijkerkerk, M. / Regeer, R.	158, 159, 160, 161, 162, 163, 164, 165
91.	Sandick, (H. van)	15, 128, 179, 180
92.	Scholten, R.	66, 139
93.	Schoonderwoerd, (P. van)	88
94.	Schuring, R.	22
95.	Slokker, D.	28
96.	Sluis, N.	141, 168, 169, 170, 171, 172
97.	Smit, J.	121
98.	Snouwaert, D.G.	10, 96
99.	Spetter, M.	53, 114
100.	Staarink, I.	Te laat ingediend. Vergelijkbare beantwoording: 27, 65
101.	Steenbeek, G.	42, 83, 84, 85, 86
102.	Steenbergen, (I. van)	82, 174
103.	Stoker, J.	10, 96
104.	Stokkel, E.	155, 156, 157, 158, 159
105.	Tazelaar, C.A.	58
106.	Tongeren, (C. van)	27, 65
107.	Tongeren, (E. van) / Schlebos, M.	123, 124
108.	Tunali, M.	27, 65
109.	Ungur, P.	10, 96
110.	Veer, (F. de)	10, 96
111.	Verschoor, C.	33
112.	Versteegen, G.	190, 191, 192

113	Vissers, C. Stichting RADIUS	194
114	Vliet, (J.H.M. van)	167
115	Wagemans, S.	71, 72, 109
116	Walraven, M.	10, 96, 97, 120
117	Waveren, B.	27, 73
118	Wijk, (L. van)	27, 65
119	Witte, W	Te laat ingediend. vergelijkbare beantwoording onder 117
120	Wittwer, M.	10, 96
121	Zijlstra, J.	63, 100, 122
122	Zitman, S.	10, 96, 178
123	Zwart, G.	30, 31, 69, 70
124	Petitie Leiden Noord	13, 14